

**Member's Representations.**

2-00 P.M.

Sri S. SIVAPPA.—Sir, I have submitted a letter for the consideration of the Hon'ble Speaker.

Mr. SPEAKER.—I have passed it on and the Hon'ble Member will get a reply.

— — —

**MYSORE MOTOR VEHICLES  
TAXATION (AMENDMENT)  
BILL, 1962.**

**Motion to Consider.**

†Sri R. M. PATIL (Minister for Home).—Sir, I beg to move that the Mysore Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 be taken into consideration.

Mr. SPEAKER.—Motion moved:

“That the Mysore Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 be taken into consideration.”

Sri R. M. PATIL.—Sir, the object of moving this Bill is to find sufficient finance for meeting the growing expenditure. The Resources and Economy Committee has recommended certain sources of revenue and this is one of them. In the year 1957, this Bill was introduced, and ultimately it was passed into an Act. After this, there has been a good deal of rise in the prices of motor spare parts and also in the expenditure for constructing roads and bridges. Under these circumstances, we shall have to find additional revenue.

Secodly, this Department is a growing Department and it requires additional establishment.

Thirdly, this is a growing industry in the State and also in the country and as such we shall have to ensure efficient administration of this Department.

In order to meet all this expenditure, we shall have to find more resources and that is why this Bill has been brought forward. The revenue that is expected as a result of this Bill is to the tune of Rs. 75 lakhs. With these observations, I commend this Bill for the consideration of this House.

Sri S. SIVAPPA.—May I know the total revenue that you are expecting and what is the percentage of increase to the existing rates?

Sri R. M. PATIL.—As I have already pointed out, it is likely to bring a revenue of Rs. 75 lakhs. As regards the percentage of increase over the existing rates it varies from 10 to 37%. Compared to the rates existing in the neighbouring States our rates are far below those rates, about 10% less than the rates in Madras which is said to be the criterion for taxation so far as this State is concerned.

†Sri D. PARAMESWARAPPA (Honnalli).—Mr. Speaker, Sir, the Hon'ble Minister has stated in the Statement of Objects and Reasons that this Bill has been introduced in pursuance of the recommendations of the Economy and Resources Committee with a view to enhancing the resources of the State and also to running this industry more efficiently. At the outset the Minister said that compared to the rates existing in Madras the rates prevailing here are far less and so in order to equate our rates with the rates existing in Madras this Bill has been introduced. But we have not been furnished with the rates existing in Madras and other neighbouring States so as to enable us to compare our rates with those rates. Before agreeing to this increase in our levy we have to compare our rates with the rates in the neighbouring States. So my suggestion is that before we proceed to pass this Bill, it should be referred to a Select Committee to go into the question of the rates proposed here *vis-a-vis* the rates prevailing in the neighbouring States. So at this juncture I do not wish to say anything more about the Bill, but as I have already mentioned it is in the interests of every one that this Bill should be referred to a Select Committee to study the Bill in all its aspects and report to the House.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ಶೆಟ್ಟಿ (ಚಿಕೋಡಿ).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಪ್ರತಿ ಯೋಂದು ಕರಹೇರುವ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನೂ ಇಂದಿನ ೫೦ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ವಾಗತಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ತರುವುದಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವದಲ್ಲ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದರೆ, ಅಗಿನ ಕಾಲಕೂ ಈಗಿನ

(ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ಶೆಟ್ಟಿ)

ಕಾಲಕ್ಕೂ ತಕ್ಕಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಕಡಮೆಯಾಗಿದೆ. ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗೆ ಬೇಕಾದ ಹಣವನ್ನು ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಿನ ತುರ್ತುಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ, ಸರ್ಕಾರದವರು ನೆರೆಹೊರೆಯ ಪ್ರಾಂತಗಳನ್ನು ಅನುಕರಣ ಮಾಡಿ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರತಿ ಸಲವೂ ತೆರಿಗೆಯ ವಿಧೇಯಕ ಬಂದಾಗ ಮದರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟಿದೆ, ಆಂಧ್ರದಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟಿದೆ, ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ, ಈ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಾಂತಗಳನ್ನೂ ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿ ದಕ್ಷಿಣ ಪ್ರಾಂತವೆಂದು ಮಾಡಿದರೆ, ಈ ತುರ್ತುಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಆದೇಶದ ಬರ್ಬು ಸಾಕಷ್ಟು ಕಡಮೆ ಮಾಡಬಹುದು ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಮೇಲೆ ಮೇಲೆ ಆಂಧ್ರದಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟಿದೆ, ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟಿದೆ, ಬೇರೆ ಕಡೆ ಇಷ್ಟಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕವಕಾಶವಿದೆ. ಹೀಗೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕಿಂತ Zonal Taxation system ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. Zonal police force ಎಂದು ಹೇಗೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದಾರೋ ಹಾಗೆಯೇ ವ್ಯಾಪಾರದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ Zonal Taxation ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ನುಸರಿಸಿದರೆ, ಈ ತುರ್ತುಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಮುಂದೆಯೂ ತೆರಿಗೆ ಮನೂವೆಗಳನ್ನು ತರಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಹಣವನ್ನು ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಸಮಾಜ ಕೂಡಲೇಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದವರೂ ಸಹಕಾರ ನೀಡಲು ಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈಗ ಅನಾವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬೇರೆ ಪ್ರಾಂತಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ, ವಿಷಯವನ್ನು ಶೇಖರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ನೋಡಿದರೆ, ಒಂದು ಮಾತು ನಿಶ್ಚಯವೆಂದು ತೋರುತ್ತದೆ. ನೆನ್ನೆಯದಿನ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಾಂತಗಳನ್ನು ಕಡಮೆ ಮಾಡಿ, ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ಸರ್ಕಾರವು ಒಟ್ಟುಕೊಂಡು ಈ ತುರ್ತುಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕು. ಕೊನೆಯ ಪಕ್ಷ ಜೋನಲ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ ಈ ನಾಲ್ಕು ದಕ್ಷಿಣ ಪ್ರಾಂತಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಒಂದೇ ರೀತಿ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಅಭ್ಯಂತರವಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ತೆರಿಗೆಯ ಬಿಲ್ಲನಂಥ ಒಂದು ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತರುವುದಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ, Zonal system ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವೆಂದು ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮನೂವೆಯನ್ನು ಸೆರೆಕ್ಕೆ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ [ಸಿರಾ].—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮನೂವೆಯ Statement of Object and Reasons ನಲ್ಲಿ ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ tempo ಹೆಚ್ಚಾಗಬೇಕು, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಬೇಕು. 1957ರಿಂದ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ, ಇದು ಒಂದು ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಕೈಗಾರಿಕೆ ಮುಂತಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಇದು ಒಳ್ಳೆಯ ಗ್ರೋಯಿಂಗ್ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ಎಫಿಷಿಯಂಟ್ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗೋಸ್ಕರ ಮತ್ತು ಎಫಿಷಿಯಂಟ್ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್‌ಗೋಸ್ಕರವಾಗಿ ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ನಾನು ಕೇಳು

ವುದಿಷ್ಟೆ. ಎಫಿಷಿಯಂಟ್ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್‌ಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ, ಎಷ್ಟು ಹಣ ಬೇಕು. ಯಾವಾಗಲೂ ಅಪಾಯಂಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ, ಎಷ್ಟು ರೀಜಿಯನಲ್ ವೈಜ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಫೀಸರುಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸಿದ್ದೀರಿ, ಎಷ್ಟು ಜನ ಡೆಪ್ಯೂಟಿ ಕಮಿಷನರ್, ಎಷ್ಟು ಜನ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ರೀಜಿಯನಲ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರುಗಳು ಇರುತ್ತಾರೆ. ಭಿದೇನೂ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೊಡದೇ ನುಮ್ಮನೆ 74 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರು ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ಶೆಟ್ಟರವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಆಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ನೆರೆಹೊರೆಯ ಪ್ರಾಂತಗಳಾದ ಮದ್ರಾಸ್, ಕೇರಳ, ಆಂಧ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಮತ್ತು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಏನೇನು ಈ ಬಗ್ಗೆ ದರವಿದೆಯೋ ಅಷ್ಟು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇಂಕ್ರೀಜ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಸಹ ನೀವು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. 1957ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಅದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲೂ ಹೋಲಿಸದೆ ಈಗ ಹೊಸದಾಗಿ ಪ್ರೊಪೋಜ್ ಕೇವಲ 2-2 ವಾಕ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಮನೂವೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಿ ಅದನ್ನು ಈ ಸಭೆಯವರು ಒಪ್ಪಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನನಗಂತೂ ಯಾವುದೂ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಒಂದು ಗ್ರೋಯಿಂಗ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅಫೀಸಿನ ಎಸ್ಟಾಬ್ಲಿಷ್‌ಮೆಂಟ್ ಏನೆಂಬುದನ್ನೂ ಸಹ ನಾನು ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಲೇಕೇಜ್ ಅಫ್ ರೆವಿನ್ಯೂವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಿದ್ದೀರಾ ಎಂಬುದಾಗಿ ನಾನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಲೇಕೇಜ್ ಅಫ್ ವೆಚೀರ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಯೇ ಅಗ್ನಿಕರಾಚರಂ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರ್‌ಗೆ ಎನಾಯಿತಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಯೇ—ಹೀಗೆ ಎಷ್ಟೋ ಬಾಬುಗಳ ವಿಚಾರ ಎನಿಮಯ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದು ಒಂದೇ ಅಲ್ಲ. ಈಗ ಎರಡು ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳಿವೆ. ಇವುಗಳ ಮೇಲೆಲ್ಲಾ ಏನೇನು ಹೇಳಬೇಕು, ಯಾವ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಏನು ಉತ್ತರ ಹೇಳಬೇಕು—ಹೀಗೆ ಒಂದೊಂದಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಕೊನೆಯ ಪಕ್ಷ 60 ನಿಮಿಷಗಳಾದರೂ ನನಗೆ ಬೇಕು. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಎರಡು ದಿನಗಳಾದರೂ ತಡೆದು ಸಭಾಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿರೂ ಒದಿದ ಮೇಲೆ ಇಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಿ ಸೂಚನೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಈಗ ಇದರ ಮೇಲೆ ತಿದ್ದುಪಡಿಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಅವಸರವನರವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ದುಡ್ಡು ಬೇಕೆಂದು ಯಾವ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಮೆಜರ್ಸ್ ನಾವು ವಿರೋಧ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದು ಇದ್ದಕ್ಕಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಸುಳ್ಳೋ ನಿಜವೋ ಹೇಗೋ ಈ ಮನೂವೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಿ ಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಸರ್ವಧಾ ಸರಿಯಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದೆ ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಕೆಲವುಕಾಲ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಏನಾಯಿತಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಅದಕ್ಕಾಗಿ ರಿಟ್‌ಖಟಷನ್ ಹೈಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಯಿತು. ಅಂದರೆ ಅದು ಸರಿಯಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈಗ ಟ್ರೈಲರ್ಸ್ ಮುಂತಾದ ಎಲ್ಲಾ ದ್ದಕ್ಕೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅಗ್ನಿಕರಾಚರಂ ಪರ್ಪಸ್ಸಿಗೋಸ್ಕರ ಒಂದು ಆಕ್ಟ್ ಮಾಡುವಾಗ ವ್ಯವಸಾಯ ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಅವು ದುರುಪಯೋಗವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡಬಾರದು. ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೆ, ಕಬ್ಬಿಣ ಮುಂತಾದುವನ್ನು ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹಿಂದೆ ಅದು ಬೇಡವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಅಹಾರವನ್ನು ಬೆಳೆಯುವು



ದಕ್ಕೆ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿರುವವರಿಗೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಆ ರೀತಿ ವ್ಯವಸಾಯ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಏನಾಯಿತೆ ಕೂಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಈಗ ಆ ಏನಾಯಿತೆ ಇದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಪೆಡ್ಯೂಲಿನಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ದರಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಬಹಳವಿದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಇದರಲ್ಲಿ for each trailer exceeding 2000 kgs. but not exceeding 3000 kgs. in weight laden Rs. 140, and for each trailer exceeding 3000 kgs. but not exceeding 4000 kgs. in weight laden Rs. 180—ಹೀಗೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಅಗ್ನಿಕರ್ಮಿಗಳಿಗೆ ಪರ್ವಸಿಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವಂತಹವನಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸದ ಎಮರ್ಜೆನ್ಸಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೂ ಏನಾದರೂ ಧಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೋ ಏನೋ ಎಂದು ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ದೂರುಗಳು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟೋ ಇವೆ. ರೀಜಿನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಫೀಸರ್ ಮತ್ತು ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಫೀಸರುಗಳು ರೈಸ್‌ನ ಕೂಡಕೂಡದು ಎಂದು ಹೇಳಿದ ಮೇಲೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೀರಾ? ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ಅನೇಕರು ಬಹಳ ದುಃಖದಿಂದ ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಅಲ್ಲಗಳೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ನನ್ನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೂರಾರು ವಾಹನಗಳಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂದಾಯವಾಗತಕ್ಕ ಹಣದ 10 ಪಟ್ಟು ದುಡ್ಡನ್ನು ಮಣ್ಣು ಎರಚುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದೊಡನೆ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರೀಜಿನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿಯವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಇನ್ನು ಮುಂದಾದರೂ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹಣ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಬರಬೇಕು. ಅದರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಂಪನಿಗಳವರು ಇದನ್ನು ಬಾಡಿಗೆ ಪರತ್ರುಗಳ ಮೇಲೆ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂಬುದಾಗಿ ಕೆಲವರು ಹೇಳಿದರು. ಇಂಥಾದ್ದನ್ನು ರೀಜಿನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿಯವರು ಕಂಡು ಹಿಡಿದು ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ರೈಸ್‌ನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು. ನಿಮ್ಮ ಗೋಯಿಂಗ್ ಇಂಡಸ್ಟ್ರೀಸಿಗೆ ನೀವು ಹಣ ಕೊಡುವಾಗ ಅದನ್ನು ಯಾವ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಕೊಡಬೇಕು. ಆರೀತಿ ಕೊಟ್ಟು ಹಣ ಯಾವ ರೀತಿ ಉಪಯೋಗವಾಗಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಲು ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಆದರೆ ಈ ಮನೋವಯನ್ನು ನಾವು ಒಪ್ಪಲೇಬೇಕೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿ ಇದ್ದರೆ ನಿಜವಾಗಿ ಇದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಎರೋಧ ಇನ್ನೇವೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ನಮ್ಮ ಗೃಹ ಸಚಿವರಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ನಡೆದುಹೋದಂಥ ಪೋರ್ಚು ಮತ್ತು ಸುಮಾರು 10-12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ರಿಜರ್ವ್‌ಬ್ಯಾಂಕ್ ಚಲಗಗಳಿಂದ ಕಟ್ಟಿದಾಗ ಅದಕ್ಕೆ ಬಂದಂಥ ರಿಸ್ಕ್ ಇವೆಲ್ಲಾ ಎಷ್ಟೋ ಇವೆ. I do not want to go into merits of the case. I know that the matter will amount to subjudice. ನನಗಾದರೂ ಅನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೆಷ್ಟು ಲಕ್ಷರೂಪಾಯಿಗಳ ಲಬ್ಬುಗಳು ಆ ರೀತಿ ಸುಳ್ಳಾಗಿ ಪೋರ್ಚುರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತದೋ

ಎಂದು. ನಿಮ್ಮ ರೀಜಿನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿಯವರು ಮತ್ತು ಅದರ ಗುಮಾಸ್ತರು ಇವರೇ ಸೇರಿಕೊಂಡು ಸುಳ್ಳು ಚಲಗಗಳನ್ನು ಬರೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುವಾಗ ನೀವು ಈ ಕಾನೂನು ಮಾಡಿ ಏನು ಪ್ರಯೋಜನ? ಇಂತಹ ಕಾನೂನುಗಳು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆಂಬುದಿಷ್ಟೂ ಕನಸಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಏನಾದರೂ ಕೂಡಲೇ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈಗ 10 ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವ ಕಡೆ ಒಂದೆರಡು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುತ್ತೀರಿ. It is not liberal in just issuing permits. ನಿಮಗೆ ಹಣ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನೀವು ಸ್ವಲ್ಪ ಲಬರರ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೊಂದು ಹೈಕೋರ್ಟ್ ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್ ಬೋರ್ಡ್ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಇಂಟರ್‌ಫಿಯರ್ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ನಿಮಗೆ ಬೇಕಾದವರಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುತ್ತೀರಿ. ನಾನು ಸರ್ಕಾರದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಆಗ 10-15 ಗಾಡಿಗಳು ಒಡೆದಾದ ಕಡೆ ಈಗ ಕೆಲವು ಎರಡು ಗಾಡಿಗಳು ಮಾತ್ರ ಒಡೆದುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಈಗ ಟಾಪ್‌ಗಳ ಮೇಲೂ ಜನಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನು ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಡೆಪ್ಯೂಟಿ ಚೀಫ್, ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡಿಂಗ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್—ಇವರೆಲ್ಲಾ ಅಂಥಾ ಧನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಯಾವ್ಯಾವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಜನಗಳ ಒತ್ತಡವಿದೆ ಎಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚು ಗಾಡಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ, ಎಲ್ಲ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಕಡಿಮೆಯಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್‌ನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಎಲ್ಲ ಜನಗಳಿಗೆ ಕಷ್ಟವಿದೆಯೋ ಅಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಒಡಿಸಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿದರೆ ಸರಿಯಾಗಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಸೂಲುಮಾಡಲು ತಕ್ಕ reciprocal arrangementsನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು ನಾನು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ನೆರೆಹೊರೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಾದ ಆಂಧ್ರ, ಮದ್ರಾಸ್, ಬೊಂಬಾಯಿ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಕೇರಳ ಪ್ರಾಂತಗಳವರಿಗೆ ಈ ಬಾಬಿನಿಂದ ಎಷ್ಟು ಹಣ ತೆರಿಗೆ ರೂಪವಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ, ಎಷ್ಟು ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ವಿಶದವಾಗಿ ನಮೂದು ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಅವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ವಿಶದೀಕರಿಸಿದ್ದರೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ನಮ್ಮ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕೆಂದು ಈ ಮನೋವಯನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿರುವಾಗ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಹಣ ಹೊರಗಡೆಯವರು ಈ ಬಾಬಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮವರು ಈ ಕಾನೂನನ್ನು ವಯಾ ರೀತಿ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು, ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಕಾನೂನನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಅದು ಯಾವ ರೀತಿ ಫಲಪ್ರದವಾಗಿದೆ ಎಂಬೀ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ಹೇಳಲೇ ಇಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಆಂಧ್ರಕ್ಕೆ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ, ಕೇರಳಕ್ಕೆ—ಹೀಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ದಿನವಹಿ ಹೋಗುವಂತಹ goods ಮತ್ತು passenger ಗಾಡಿಗಳು ನಮ್ಮೆಲ್ಲೂ ಬಹಳ ಇವೆ. ನಮ್ಮ ರಿಜರ್ವ್‌ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸರ್ಕಾರ ಮಾಡಿರುವಂತೆ ಯಾವೊಂದು ಸಿದ್ಧತೆಯಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಕರಾರು ಆಗಲಿ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ನಮಗೆ ಬರುವ ಹಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರ ಈ ಕಡೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ದೃಷ್ಟಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಇಂತಹ ಗೋಯಿಂಗ್ ಇಂಡಸ್ಟ್ರೀಸಿಗೆ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ

(ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ)

ಐ. ಎ. ಎಸ್. ಮತ್ತು ಐ. ಪಿ. ಸಿ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಇಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದು ನನಗೆ ಸರಿಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಒಬ್ಬ ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಧಾರಿಟಿ ಅಫೀಸರ ನನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬಿಜಾಪುರ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಕೆಲವು ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಎಷ್ಟೋ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇರುವಾಗ ಅಲ್ಲಿಂದ ಬೇಕಾದ ವರದಿಗಳನ್ನು ತರಿಸಿಕೊಂಡು ಇನ್ನು ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಎಫೆಕ್ಟಿವ್ ಆಗಿ ಈ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ಈ ಗ್ಯಾಲಿಯಿಗೆ ಇಂಟ್ರಿಗೆ ಈ ದೇಶವನ್ನು ಎಷ್ಟು ಭಾಗಮಾಡಿ ಯಾವ ಯಾವ ಜೋನಿಗೆ ಯಾವ ಯಾವ ರೀಜನ್ನಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡು ತ್ತೀರಿ? ಅದಕ್ಕೆ ದುಡ್ಡುಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಏಷ್ಯಿಯಾಟಿಕ್ ಬೆಲ್ಟಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೂತು ರಾಜ್ಯಭಾರ ಮಾಡಿದರೆ, ಎಲ್ಲಾ ಸರಿಯಾಗಿ ಆಗುತ್ತದೆಯೇ? ಲೇಕೇಜ್ ಆಫ್ ರೆವಿನ್ಯೂ ಎಲ್ಲ ಗೊತ್ತಾಗಬೇಕು.

ಒಬ್ಬ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು.—ಪೆಡ್ಲೊಲಿಗೆ ತಿದ್ದು ಪಡಿ ಮಾಡ ವ ವಿಚಾರ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇದೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ (ಸಿರಾ).—ಈ ಅಮೆಂಡ್ ಮೆಂಟ್ ಬಿಲ್ಲಿನ ಮೇರೆಯೇ ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದು. ಎರಡು ಪೆಡ್ಲೊಲಿಗಳನ್ನು ನಮ್ಮ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂದರೆ ಇಲ್ಲ. ಈ ಮನೂವೆಯ ಮೇರೆ ಜನರಂ ಡಿಸ್‌ಕಪನ್ ಮಾಡು ವಾಗ ನಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಏನಿತ್ತೋ ಅದನ್ನು ನಾನೀಗ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. Number of Permites ಅನ್ನು ಇಂಕ್ರೀಜ್ ಮಾಡಬೇಕು. ವ್ಯವಸಾಯಗಾರ ರಿಗೆ ರಿಲೀಫ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ರಿಲೀಫ್ ಕೊಡಬೇಕು, ಟ್ರೈಲರುಗಳಿಗೆ ರಿಲೀಫ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಈಗ ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಮ್ಯಾನೇಜ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿ ವರ್ಗ ಏನಿದೆ ಅದು ಟಾಪ್‌ಹೆಟ್ಟಿ ಇದೆ. ಇನ್ನು ಯಾವುದೇ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಲೇಕೇಜ್ ಚೆಕ್ ಮಾಡುವು ದಕ್ಕೆ ಆಗಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ರೆವಿನ್ಯೂ ಬರು ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನೀವು ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆಯಿಂದ ವ್ಯವ ಹಾರವನ್ನು ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದರಲ್ಲಿ ತಪ್ಪಾಗುವು ದಿಲ್ಲವೆಂದು ನನ ಭಾವನೆ. ಸರ್ಕಾರ ಇದನ್ನು ತೀವ್ರ ವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇವೊತ್ತು ಸರ್ಕಾರ ದವರು ಏನು ಪ್ರಪೋಜ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆವೋ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಧಾರಿಟಿ, ರೀಜನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ ಪೋರ್ಟ್ ಅಧಾರಿಟಿ ಏನಿದೆ, ಕಮಿಟಿ ಏನು ಕಾನ್ ಸ್ಲೂಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ, ಆ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿ ನವರೇ ಇದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ವ್ಯವ ಹಾರವನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಈ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ಇಂಟ್ರಿ ಮೂರರಷ್ಟು ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ. ಮೂರರಷ್ಟು ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಮೊನ್ನೆತಾನೆ ರೋಕನಭೆ ಯಲ್ಲಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. moving of goods by roads ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಒಳ್ಳೆಯ ರೋಡುಗಳು ಇರಬೇಕು. ಸೇತುವೆಗಳ ರಿಪೇರಿ ಆಗಬೇಕು. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಮುತುವರ್ಜಿ ವಹಿಸಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಗೃಹ ಸಚಿವರು ಹೋಗತಕ್ಕ ವೇಗವನ್ನು ಜಾಸ್ತಿಮಾಡಿ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ವೇಗವಾಗಿ ಹೋಗದೆ ಹೋದರೆ ನೀವಾ ಮುಟ್ಟುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಲಡಕ್ ನಮ್ಮ

ಕೈ ಸೇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರ ಹತ್ತಿರ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ವೇಗವನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಮೆಜರ್ ಅನ್ನು ಒಪ್ಪಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಒಪ್ಪುವುದರಲ್ಲಿ ನನ ದೇನೂ ಅಭ್ಯಂತರವಿಲ್ಲ. ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಅವರ ಟ್ರೈಲರುಗಳು ಮತ್ತು ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಎಗ್ಜಮ್ ಪನ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಈ ಮನೂವೆಗೆ ನನ್ನ ಸಂಪೂರ್ಣ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಂಜೀವನಾಥ ಐಕಲ (ನುರತ್‌ಕರ್).— ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೇ ಮಾನ್ಯ ಗೃಹ ಸಚಿವರು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ತಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಬಿಲ್ ಏನಿದೆಯೋ ಅದರ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಚಿತ್ರ, ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಥೋರಣೆಯನ್ನು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಡದೆ ಕೆಲವೇ ಮಾತುಗಳಿಂದ ಈ ಮನೂವೆಯ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದನ್ನು ನೋಡುವಾಗ ಇದರ ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಚಿತ್ರ ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಮನೂವೆಯನ್ನು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸುವಾಗ ಅನೇಕ ರೋಷ ದೋಷಗಳು ಇದರಲ್ಲಿ ಕೂಡಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಗೃಹ ಸಚಿವರು ಇವೊತ್ತಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾದ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೊಸ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೇನಾದರೂ ಕಂಡುಹಿಡಿ ದಿದ್ದಾರೆಯೇ? ಮೋಟಾರ್ ಕೈಗಾರಿಕೆ ನಮ್ಮ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ತುಪ್ಪಿ ಪುಪ್ಪಿಯಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆಯೇ? ಈಗಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಡಲು ಸಾಧ್ಯ ಎದೆಯೇ? ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳು ಸ್ವಾಭಾವಿಕವಾಗಿ ಉದ್ಭವವಾಗುತ್ತಿವೆ. ಈ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಏನಿವೆ ಅವುಗಳ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಾಮಾನಿನ ಕ್ರಯಗಳೂ ಮೊದಲಿಗಿಂತ ಹತ್ತುಪಾಲು ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ, ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವ ಬರ್ಚು ತುಂಬಾ ಜಾಸ್ತಿ ಯಾಗಿದೆ. ಪೆಟ್ರೋಲ್, ಡೀಜೆಲ್, ಇಂಜಿನ್ ಆಯಿಲ್ ಇವುಗಳ ರೇಟು ಮೊದಲಿಗಿಂತ 3-4 ಪಾಲು ಹೆಚ್ಚಾ ಗಿದೆ. ಇವೊತ್ತಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿ ಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ ದೆಶೆಯಿಂದ ಒಂದೊಂದು ವೆಹಿಕಲ್ ಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವಂತಾ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೂ ಸಹ ಅವು ಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದು ಒದಗಿದೆ. ಇಂತಿರುವಾಗ ಅವುಗಳಿಗೆ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಹಾಕತಕ್ಕ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ನೋಡಿ ದರೆ ತುಂಬಾ ಭಯಂಕರವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ಯೊಂದು ಸಾಮಾನು ಕೂಡ 13 ರೂಪಾಯಿ ಇದ್ದದ್ದು 40 ರೂಪಾಯಿ ಆಗಿದೆ. 4 ರೂಪಾಯಿ ಇದ್ದದ್ದು 12 ರೂಪಾಯಿ ಆಗಿದೆ. 31 ಇದ್ದದ್ದು 60 ರೂಪಾಯಿ ಆಗಿದೆ. ಈ ರೀತಿ ಬೆರೆಗಳು ಎರಡರಷ್ಟು ಮೂರರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಒಂದು ಮನೂವೆಯನ್ನು ಬಹಳ ಅವಸರ ಅವಸರವಾಗಿ ಈ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಹಣದ ಕೊರತೆಯನ್ನು ನೀಗಿ ಸಲು ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬೇಕಾದಂಥ ಹಣ ಸಿಕ್ಕುವಂತೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿಯ ಕರಬಾರವನ್ನು ನಮ್ಮ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿದರೆ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಏನಿದೆ ಅದು ನೆರೆಹೊರೆಯ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಸಂಭವ ಇದೆ. ಅನೇಕ ಲಾರಿಗಳು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಗಳು, ವ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಸಲುವಾಗಿ ನೆರೆಹೊರೆಯ ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ಕೇರಳ, ಅಂಧ್ರ ಮತ್ತು ಮದ್ರಾಸ್ ಈ ಪ್ರಾಂತಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್

ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಂದು ಇಲ್ಲಿ ಕಂಪೆನಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ, ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿಯ ರೋಡ್ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು, ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳನ್ನು, ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ಸ್ಟೇಟ್‌ಗೆ ದೊರಕಬೇಕಾದ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಫೀಜ್ ನೆರಹೊರೆಯ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಪ್ರಾಂತದ ಸೇಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಯಾವರೀತಿ ನೆರಹೊರೆಯ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಮತೋಲನ ಆಗಿದೆಯೋ ಅದೇ ರೀತಿ ನಾವು ಹಾಕುವಂತಾ ಈ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಏನಿದೆ ಅದೂ ಈ ನೆರಹೊರೆಯ ರಾಜ್ಯಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ಏನಿದೆ ಅವುಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಇರಬೇಕು. ಅಂಥಾ ಒಂದು ಚಿತ್ರ, ನೆರಹೊರೆಯ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಾವರೀತಿ ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ಇಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ನಮಗೆ ಇದರ ಸರಿಯಾದ ವಿವರವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಕೊಡುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ನಾನು ತಿಳಿದಿರುವ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಕೇರಳ, ಆಂಧ್ರ ಮತ್ತು ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯಗಳವರು ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮೈಸೂರು ಸ್ಟೇಟಿಗೆಂತ ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಫೈರ್ ಇಂಜಿನ್ ಮತ್ತು ರೋಡ್ ವಾಟರ್ ಸ್ಪ್ರಿಂಕ್ಲರ್ ಕೆಲವು ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳಿವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವುದು ನಮ್ಮ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳು, ತಾಲ್ಲೂಕು ಬೋರ್ಡುಗಳು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳು. ಹೀಗಿರುವುದರಿಂದ ಈಗ ಬೇರೆ ಮತ್ತು ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಎಷ್ಟೋ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳು, ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳು ಮತ್ತು ತಾಲ್ಲೂಕು ಬೋರ್ಡುಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕರಬಾರವು ಬಿದ್ದು ಅವುಗಳ ಕೊಡಬಾರದಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದ ಹೊರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. Fire Engines not exceeding 1000 Kilograms 30 ರೂಪಾಯಿ ಇದ್ದದ್ದು 45 ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗುತ್ತದೆ. 40 ರೂಪಾಯಿಗಳಿರುವುದು 60 ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಪ್ರೋಪೋಸೆಡ್ ರೇಟು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ತಾಲ್ಲೂಕು ಬೋರ್ಡು ಮತ್ತು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಿಗೆ ಬರುತ್ತಾ ಇರುವ ಅದಾಯದ ಬಾಬತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಮೀಸಲಾಗಿದೆ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂದಮೇಲೆ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಧಕ್ಕೆ ತಗಲುತ್ತದೆ.

2-30 P.M.

ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಅಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿಗೊಳಿಸತಕ್ಕ ಒಂದು ಇರಾಜಿ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಆರ್. ಟಿ. ಒ. ಎಂದು ಹೆಸರು. ಅಲ್ಲಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಹೇಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಅದು Regular terrorising office (R.T.O.) ಆಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಲಂಚ ರುಪುವತ್ತು ಇಲ್ಲದೇ ಯಾವ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳೂ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುವಂತೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು 10 ಇದ್ದರೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಆಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವುದು ನೂರು, ಇನ್ನೂರು ಇವೆ. ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯವರು ಡಬ್ಬಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಅವರಿಗೆ ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ರೆಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟೆಡ್ ಇದೆ. ಅಲ್ಲದೆ 6 ತಿಂಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಟೆಕ್ಷನ್ ಬೇಕು ಇದೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರ್ಸ್‌ಗೆ ಅಂತಹ ಯಾವ ತರಹದ ಬಂಧನಗಳೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಹಣದಲ್ಲಿ ಲುಕ್ಕಾನಾಗುತ್ತದೆ ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೇ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳೂ ಸಹ ನಾಶ

ವಾಗುತ್ತಾ ಇವೆ. ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಮಂದಿ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡವರು ಕ್ರಮೇಣ ತಮ್ಮ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಯನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡಲು ಉಪಕ್ರಮಿಸುತ್ತದೆ. ಆರ್. ಟಿ. ಒ. ಇರಾಜಿ ಇದನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿದು ಈ ದುರಾಡಳಿತವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಅಥವಾ ಸೂಕ್ತಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅಶಕ್ತವಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ನಾನು ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಸೂಚಿಸಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ಬೆಂಗಾಲ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಇದ್ದೆಹಾಗೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಮತ್ತು ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಎಂಬ ಭೇದ ಮಾಡದೇ ಜನರ ಪರ್ಮಿಟ್, ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ಯಾವ ನಿರ್ಬಂಧವನ್ನು ಹಾಕಬಾರದು ಮತ್ತು ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಟೆಕ್ಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರ್ಸ್‌ಗೆ ಇರುವ ಅನುಕೂಲವನ್ನೇ ಅವರಿಗೂ ಕೊಟ್ಟರೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರ್‌ಗಳು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಾಗಿ ಅವರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಫೀ ಮೂಲಕ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಉತ್ಪನ್ನ ಬರಲಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಾಕಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದು, ಜರ್ಜರ್ ಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಪೆಡ್ಲರ್‌ಗಳು ಇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಮುಂಚೆ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸೂಚಿಸಿದಂತೆ ಇದನ್ನು ಸೆರೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿ ಕಳುಹಿಸಿ ಅಲ್ಲಿ ಅವರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕಂಪಂಜವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದಮೇಲೆ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮತ್ತು ಇದ್ದೇಹೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮುನೂದೆಯನ್ನು ಸೆರೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಒಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೆ ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†Sri K. LAKKAPPA (Hebbur).—Sir, I oppose this Motor Vehicles Taxation measure. The Hon'ble Minister has said that the taxation measures have been brought before this House as they require money for additional expenditure and all that. But the Government have not accepted the several suggestions made at several stages in this august House. The Economy and Resources Committee has suggested that expenditure has to be cut down by the Government. The various measures and suggestions made in the Resources and Economy Committee report have not been implemented so far, and this has been criticised by the Hon'ble Members of this House at every stage. By bringing this Bill, the Government have not come with any *bona fides*. Therefore, any taxation will not improve the administration of this country, much less the Regional Transport Authority. Hon'ble Members have already spoken of the various difficulties that the Regional Transport Authorities create on the people. They have to be dealt with firmly. This

(SRI K. LAKKAPPA)

Bill has suggested taxation on agricultural trailers. We have been seeing that the poor agriculturists are taxed very much either in one way or the other. However, this taxation measure will not improve the administration of the country, unless the Government stick to the several suggestions made by the Resources and Economy Committee. First, they must implement and cut down unnecessary expenditure. According to the Hon'ble Home Minister in the Statement of Objects and Reasons in this Bill, the income they are going to derive on this measure is about 75 lakhs. But I suggest to the Government that at this stage of emergency, why should they not volunteer themselves to resign. We are having a battalion of 25 ministers. We can easily save one crore if the Ministers themselves voluntarily resign and show their magnanimity at the time of the emergency. Mr. Speaker, Sir, while suggesting this, this piece-meal taxation.....

(Interruption)

Now they must rise to the occasion and show their patriotism at the time of the emergency and it is up to them. I leave it at that.

The Bill has not envisaged, as others have suggested, various taxation proposals of the brother countries. Therefore the taxation measure.....

Mr. SPEAKER.—Let me follow you clearly. Is it brother or sister countries or sister States?

(Laughter)

Sri K. LAKKAPPA.—Sister countries. Sorry Sir. Sister States. We have tax in the State. Many of us have felt the difficulty several time. We have the baby taxis in which only three can travel. In big taxis only four people are allowed. Suppose a family consisting of more than three with children wishes to enage a taxi, it is very difficult for them to go in a baby taxi and they are obliged to go in for a bigger taxi.

Mr. SPEAKER.—Is it the personal experience of the individual member?

Sri K. LAKKAPPA.—No, Sir. Therefore, there is no unanimity in providing taxi system in Bangalore City. It has deteriorated. These are a few of the difficulties experienced by persons. Therefore it is not worth introducing this taxation Bill. This has to be scrutinised by a Select Committee. Therefore, I suggest this measure be sent to the Select Committee.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಆರ್. ಕೇಶವಮೂರ್ತಿ (ಗಂಡಸಿ).— ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮನೂವೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅನುಮತಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ. ಷೆಡ್ಯೂಲ್ Part 'A' ನ ನಾಲ್ಕನೆಯ ಪುಟದ 4ನೇ ಐಟಂನ (2) (a) ಭಾಗದಲ್ಲಿ for every seated passenger (other than the driver and conductor) when the vehicle is permitted to carry 30 ರೂಪಾಯಿ ಮತ್ತು 45 ರೂಪಾಯಿ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕುಳಿತು ಕೊಂಡು ಹೋಗುವವರಿಗೆ ಆ ರೀತಿಯಾದಿ ನಿಂತು ಕೊಂಡು ಹೋಗುವವರಿಗೆ ಅಥವಾ ಬೇರೆ ತರಹ ಹೋಗುವವರಿಗೆ 5 ರೂ. 75 ನ. ಪೈ. ಮತ್ತು 8 ರೂ. 50 ನ. ಪೈ. ವಿಧಿಸಿರುವುದು ಧರ್ಮವಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟೇ ತೂಕ ಭರ್ತಿ ಇರಬೇಕೆಂದು ನಮೂದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅದುದರಿಂದ ತೆರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಕೂತಿದ್ದರೂ ಒಂದೇ ಛಾರ್ಜ್, ನಿಂತಿದ್ದರೂ ಒಂದೇ ಛಾರ್ಜ್, ತೆರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಇದ್ದರೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಛಾರ್ಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಯಾವ ರಿಯಾಯಿತಿಯೂ ಇಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ತೆರಿಗೆ ವಜಾಮಾಡಬೇಕು ಅಥವಾ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಹೋಗುವವರಿಗೆ ಛಾರ್ಜ್‌ನಾದರೂ ಕಡಮೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸಲಹೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಮುಂದೆ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ನಲ್ಲಿ 35 ರೂಪಾಯಿ, 10 ರೂಪಾಯಿ ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಇದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿ ಸರಿಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದೇನೂ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಶ್ನೆಯಲ್ಲ.

ಇನ್ನೊಂದು. ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದು ಸೀಟಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಎಂದು. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ 40 ಸೀಟುಗಳಿದ್ದರೆ 100 ಜನರನ್ನು ಕೂಡಿಸಿ ಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದುಂಟು. ಆದರೆ ತಮ್ಮ ಕೈಗೆ ಸೇರಿದ ಒಂದೆರಡು ಈ ಸಂಬಂಧವಾದ ತಪ್ಪಿತಸ್ತರು ಮಾತ್ರ ಸೀಟು ಸೇರಿದ 99 ಮಂದಿ ದಬಾಯಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಈಗ ಒಬ್ಬರೇ ಲೋಡ್ ಮಾಡಿದವರಿಗೆ ಜುರಾನ್ ಹಾಕುತ್ತೀರಿ. ಅದಕ್ಕೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿ ವಸೂಲು ಮಾಡಿದ್ದೀರಾ? ಹೀಗೆ ಎಷ್ಟೋ ಲೇಕೇಜ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಾ? ಮುಂದಾದರೂ ಒಬ್ಬರೇ ಲೋಡ್ ಮಾಡಿದಾಗ ಕೇಸ್ ಹಾಕಿದಾಗ ಬರಬೇಕಾದ ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲು ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿ ಈ ಲೋಪವನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು.

ಇನ್ನೆ ಬೇರೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಲ್ಲಿ 3 ಅಥವಾ 4 ಜನ ಕೂಡಬಹುದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದು ನ್ಯಾಯವಲ್ಲ. ಇಷ್ಟು ತೂಕವುಳ್ಳವರನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೂಡಿಸಿ ಎಂದು ಬೇಕಾದರೆ ಹೇಳಿ. ಸ್ವಲ್ಪ ಧೂಷಿತರಾದವರು ಇಬ್ಬರು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ತಳುವಾದವರು ಮೂರು ಜನರು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಅಥವಾ ನಾಲ್ಕರು

ಮಕ್ಕಳು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ತೂಕದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಅದಾಗದೆ ಇದ್ದರೆ ಬೇರೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಸ್ಟೆಂಟಿಫಿಕ್ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ರೀತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆಮಾಡಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†Sri S. BHIMANNA.—

[Spoke in Hindi].

ಶ್ರೀ ಎ. ಎಂ. ದೇವ್ (ಗುಬ್ಬಿ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಮನೂವೆಯಲ್ಲಿರುವ Statement of Objects and Reasons ನಲ್ಲಿ ಈಗ emergency ಇದೆ ಎಂದೇನೂ ನಮೂದು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಮುಂದೆ ಯಾರಾದರೂ ಇದನ್ನು ಒದಿದರೆ, ಎಲ್ಲರೂ ಇದಕ್ಕೆ ಹಾಗೆ ಏತಕ್ಕೂ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರೆಂದು ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ “The existing rates of taxes on vehicles were fixed in the year 1957. Since then there has been a steady rise in the cost of construction and maintenance of roads and the administrative expenditure. Further, due to the tempo of the Third Five Year Plan, additional resources have to be found for meeting the increased expenditure that has to be incurred to fulfil the financial and physical targets fixed under the plan. It is therefore proposed to increase the rate of taxation under the Motor Vehicles Taxation Act, keeping in view the rates prevailing in the neighbouring States” ಎಂದಿದೆ. ಚೆನ್ನಾಗಿ ಪರ್ಯಾಲೋಚಿಸಿ, ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನುವುದು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಕಾಣಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ, ಇದನ್ನು Statement of Objects and Reasons ನಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನನ್ನ ನೂಚನೆ.

Mr. SPEAKER.—Do you suggest that this Act should be in operation only during the period of emergency?

Sri V. M. DEO.—I only said that because the costs have risen due to the emergency, it is a point for consideration whether the present increase should not be restricted to the period of the emergency. Afterwards there is always a possibility of reducing the rates.

ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿರುವ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ರೈತರು ಟ್ಯಾಕ್ಸರುಗಳು ವೆಗೈರಿಗಳಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಕಟ್ಟಲು ಅಫೀಸುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಆಯಾ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಟೆಜರಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು. ಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ರೈತರು ಓಡಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದರಿಂದ ಹಣ ಹೆಚ್ಚೇನೂ ಬರು

ವುದಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಕೈ ಬಿಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆದರೆ ರೈತರಿಗೆ ತೊಂದರೆ. ಅದಾಗದಿದ್ದರೆ ಅವರ ಹತ್ತಿರದ ಟೆಜರಿಗೆ ಹಣ ಕಟ್ಟುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದರೆ ರೈತರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

ಮೂರನೆಯ ಯೋಜನೆಗೆ ಹಣಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೂ ‘ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ತಿನ್ನುವವನಿಗೆ ಕುಡಿಕೆ ಹಣ ಸಾಲದೆಂದು’ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಾಗದೆ, ಸರ್ಕಾರ ದೂರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ಈ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನೆದುರಿಸಲು ತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ಹೋದರೆ, ನಮ್ಮ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಸಂಬಳದ ಆಧಾರವನ್ನು ಕಾಲಕ್ಕನುಗುಣವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕು. ಅಂಥ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. Qualitative change in pay structure ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು. ಒಂದು ability list ಮಾಡಿ, ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಫೋರ್ಸ್ ಶಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ಡೈವರನ ವಾಹನ ಹೆಚ್ಚುಕಾಲ ಓಡಾಡಿತು, ಯಾವ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದಾನೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ಸಂಬಳ ನಿರ್ಧಾರಮಾಡಬೇಕು. ಅವರ ಸಂಬಳದ ಸ್ವಲ್ಪ ಭಾಗವಾದರೂ ನಿವೃತ್ತ ಆದಾಯದ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಧಾರವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನನಗನಿಸುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನೊಂದೇನೆಂದರೆ, ಅಪವ್ಯಯ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ, ಸ್ಪೋರ್ಟ್‌ನಿಂದ ಹಿಡಿದು ticket issue ವರೆಗೆ, ಅದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬೇಕು. ಅಲ್ಲದೆ ಒಂದೊಂದು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರಿಗೆ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ಅನಕ್ಕಿ ಯಿರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿದು ಯಾರಿಗೆ ಯಾವ ಕೆಲಸವನ್ನೊಪ್ಪಿಸಿದರೆ ಸರಿಯಾಗುತ್ತದೆ, ಅಂಥ ಕೆಲಸವನ್ನು ವಹಿಸಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಲು ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೋ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ಟೆಸ್ಟ್ ಇಟ್ಟು ಗೊತ್ತು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂಥ ಟೆಸ್ಟ್‌ಮಾಡಲು ಎಷ್ಟು ಬರ್ಚಾಗುತ್ತದೆಯೋ ಅದಕ್ಕೆ ಹತ್ತರಷ್ಟು, ನೂರರಷ್ಟು ಪಾಲು ಹಣ ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. talent and compatibility ಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಈ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನುಗುಣವಾಗಿ ಈ ರೀತಿ far-reaching changes ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಉದ್ಯಕ್ತರಾದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER.—But you support the Bill; Is it not?

Sri V. M. DEO.—Yes, Sir.

† ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮಾದಯ್ಯಗೌಡ (ರಾಮನಗರ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುವ ಹಣ ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ಭಾಗವಾಗಿದೆ. ಬಹುಶಃ ಸೇರಸ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಮತ್ತು ರ್ಯಾಂಡ್ ರೆವಿನ್ಯೂ ಇವುಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯವೇ ಹೆಚ್ಚಿನದೆಂದು ಹೇಳುವುದರಲ್ಲಿ ಅನುಮಾನವಿಲ್ಲ. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಆದಾಯವನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಸೂಲು ಮಾಡಿದರೆ, ಯುಕ್ತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ವಿಧವಾದ ಮೋಟಾರುಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ನಿಗದಿ ಮಾಡಬೇಕೋ ಅಷ್ಟನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿ ವಿತರಣೆಯಿಂದ, ಸರ್ಕಾರದ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕಾರ್ಯಮಾಡುವುದಾದರೆ



(ಶ್ರೀ ಚಿ. ಮಾದಯ್ಯಗೌಡ)

ನಿಜವಾಗಿಯೂ ದೇಶದ ಆದಾಯ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆಂಬುದು ನಿರ್ವಿವಾದ ವಿಷಯ. ಕೆಲವರು ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ನ್ಯೂನತೆಗಳಿವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ವರಮಾನ ಬರುತ್ತದೆಂಬುದರಲ್ಲಿ ಸಂಶಯವಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ leakage ಇದೆ. ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಿದರೆ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದೆಂದು ಅನೇಕ ಜನರು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರಲ್ಲಿಯೂ ರಾತ್ರಿಯ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಟ್ರಕ್‌ಗಳು, ಲಾರಿಗಳು ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಂಡು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ ಎಂಬ ಕೂಗು ಅನೇಕ ಕಡೆ ಕೇಳಿ ಬರುತ್ತಿದೆ. ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಂಡು ಸಿಕ್ಕಿಬಿದ್ದ ಜನರ ಮೇಲೆ ಏನು penalty, compounding fee ಹಾಕಬೇಕೋ ಅಥವಾ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಯಾವ ವಿಧವಾದ ಜುರಾನೆ ವಿಧಿಸಬೇಕೋ ಆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಶ್ರಮ ವಹಿಸಿ ನೋಡಿಕೊಂಡರೆ ಹೆಚ್ಚು ವರಮಾನ ಬರಲು ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ; ಅಲ್ಲದೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವ ಜನರು ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದಿರತಕ್ಕ ಈ ಮನೋದಯಲ್ಲಿ, ನಮಗೆ ಬರಬೇಕಾದ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ನಮ್ಮ ಆದಾಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನೆರೆಹೊರೆಯ ಪ್ರಾಂತಗಳವರು ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಿದ್ದಾರೋ ಅಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ನಾವು ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಅನುಕೂಲಗಳೂ ಇವೆ, ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಅನಾನುಕೂಲಗಳೂ ಇವೆ.

Mr. SPEAKER.—The House now rises and will meet after half an hour.

*The House adjourned for Recess at Three of the Clock and re-assembled at Thirty Five Minutes past Three of the Clock.*

(Mr. SPEAKER in the Chair)

ಶ್ರೀ ಚಿ. ಮಾದಯ್ಯಗೌಡ.—(ಮುಂದುವರೆದುದು) ಸ್ವಾಮಿ, ನಮ್ಮ ನೆರೆಹೊರೆಯ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿ ಈ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇದೆಯೋ ಅದನ್ನು ನೋಡಿ ನಾವು ಯಾವ ತರಹ ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದರೆ ನಮಗೆ ಇಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಈ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಈಗ ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಅಗತ್ಯವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೆ. ಈ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ನಾವು ಜಾಸ್ತಿಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದರಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಇದರಲ್ಲಿಯೂ ಮತ್ತು ರಿಸೋರ್ಸ್ ಕಮಿಷಿಯವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡು

ವುದು ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಅವರು ಹೇಳಿರುವುದು ಈ ರೀತಿ ಇದೆ.

“The rates are levied under the Motor Vehicles Act. As the rates are low, we suggest a doubling of the rates with the concurrence of the Government of India. The rates on Passenger and Goods Vehicles in the State is only 50 per cent of the corresponding rates in force in other States, for example, Andhra Pradesh. We recommend the stepping up of the existing rates by 25 per cent.”

ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಕಮಿಷಿಯವರು ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಶೇ. 25 ರಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಏನೂ ಅನ್ಯಾಯವಿಲ್ಲವೆಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿರುವುದು ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ವಾಹನಗಳಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಮನೋದಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. In the statement of objects and reasons ನಲ್ಲಿ “There is a steady rise in the case of construction and maintenance of roads” ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇಡಬೇಕಾದರೆ ದಿನದಿನಕ್ಕೂ ದರಗಳು ಯಾವರೀತಿ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿವೆ ಎನ್ನುವುದು ಈ ಪಬ್ಲಿಕ್‌ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯವರ ಪೆಡ್ಲಿಂಗ್‌ನಿಂದ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ 4-8-10 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ದರಗಳಿಗೂ ಈಗಿನ ದರಗಳಿಗೂ ತುಂಬಾ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ನಿಜವಾಗಿ ನಿರ್ವಿವಾದವಾದಂಥ ವಿಷಯವಾಗಿದೆ.

ಆದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಮತ್ತೊಂದು ಕಾರಣವನ್ನು ಸಹ ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ಆಬ್ಜೆಕ್ಟ್ಸ್ ಅಂಡ್ ರೀಜನ್ಸ್ ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟಿವ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪೆಂಡಿಚರ್ ಸಹ ದಿನೇ ದಿನೇ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ ಯೆಂದು ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾದ ಹಾಗೆಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಜಾಸ್ತಿಯಾದ ಹಾಗೆಲ್ಲಾ ಲೇಕೇಜ್, ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇವೇಜನ್ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ, ಸರಿಯಾದಂತ ದಕ್ಷರಾದಂತ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ್ದು ಅಗತ್ಯ. ಇದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಹಣಬೇಕು. ಹಣ ಬೇಕಾದರೆ ತಕ್ಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು, ಆ ರೀತಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯ. ಪರದೇಶದಲ್ಲಿ ನೆರೆಹೊರೆಯ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದು, ನಾವು ಜಾಸ್ತಿ ಹಾಕಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ನಮಗೆ ಬರತಕ್ಕ ವರಮಾನ ತೀರಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಥವಾ ನಾವು ತೀರಾ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡುಬಿಟ್ಟರೆ ಅದರಿಂದ ಕೂಡ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಎಷ್ಟು ವರಮಾನ ಬರಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ಬಾರದೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಅದರಿಂದ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಹೊರಗಡೆ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೆಲವುಕಾಲ ನಡೆಸಬೇಕು. ಸರ್ಜನ್ ಪೀರಿಯಡ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ, ಸರ್ಜನ್ ಪೀರಿಯಡ್‌ಗೆ ಬೇರೆ



ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಬೇರೆ ಕಡೆ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿದಾಕ್ಷಣಕ್ಕೆ ನಮಗೆ ಬರತಕ್ಕ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಜಾ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಮಗೆ ಬರತಕ್ಕ ವರಮಾನ ಬಂದೇ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೊರಗಡೆ ಹೋಗಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಂದು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅವರ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿದರೆ ನಮಗೆ ಕೊಡುವ ಅಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ದುರುಪಯೋಗವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡುವಹಾಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ದೊರೆಯಬೇಕು. ನಾವು ಬೇರೆ ದೇಶದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕದೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆಮಾಡಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಆ ಒಂದು ಸಾಧನೆಯಾಗುತ್ತದೆಯೆಂದು ನಾವು ಭಾವಿಸಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಆರೋಚಿಸಿ ನೆರೆಹೊರೆಯ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇದೆಯೋ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ಹಾಕದೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆ ಇದೆಯೆಂದು ನಾನಾದರೂ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುವುದರಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇರತಕ್ಕ ಮನೋದೆಯಲ್ಲಿ ಟೈಲರುಗಳಿಗೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ನಮ್ಮ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಇದುವರೆಗೂ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಟೈಲರ್‌ಗಳಿಗೆ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ವರಮಾನವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಯಾರೂ ವಿರೋಧಿಸುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ನಾನು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಟೈಲರ್‌ಗಳಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದುಕಡೆಗೆ ಒಯ್ಯುತ್ತಾರೆ ಅದರಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಹೊಂದುತ್ತಾರೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕವರು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಡುವುದು ನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ನಮ್ಮ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಏನು ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಅನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಆ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಈ ಮನೋದೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಾ ಇರುವುದು ನಮಗೆ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಮೊದಲು ಎಷ್ಟಿದೆಯೋ ಅಷ್ಟೇ ಇದೆ ಎಂದು ನನಗಾದರೂ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ಅವರಿಗೂ ಒಂದು ವಿಧದಲ್ಲಿ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಸರಿಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ನನಗೆ ತೋರುತ್ತದೆ. "persons not ordinarily residing in Mysore state" ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಾಸ ಮಾಡದೆ ಇರತಕ್ಕ ಜನ ಇಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಏನು ವಿಧಾಯಕವಾದ ತೆರಿಗೆ ಇದೆಯೋ ಆ ತೆರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಮಾರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಕೊಂಚಮಟ್ಟಿಗೆ ಮಾರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕಾದ್ದು ನ್ಯಾಯ ಎಂದು ನನಗಾದರೂ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ರಾರಿಗಳು ಟ್ರಕ್ಸ್‌ಗಳು ಇವುಗಳಿಗೆ ಏನಾಯ್ತು ಇವೆ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆಮಾಡಿ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಅದು ನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ನಡೆಸತಕ್ಕ ರಾರಿ, ಟ್ರಕ್ಸ್‌ಗಳು, ಟ್ರೈಲರುಗಳು ಯಾವ ತರಹ, ಯಾವ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿರಬೇಕು, ಯಾವ ಡಿಸೈನ್‌ನಲ್ಲಿರಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ನನಗೆ ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ಈ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಯೂ ನಮೂದಿಸಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಕೆಲವು ವೇಳೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಚೆಕ್

ಮಾಡತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರಿಂದ ತಮಗೆ ಸಹಾಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದು ಅವರ ರಾರಿಗಳನ್ನು ಹಿಡಿದು ಇದು ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕ ರಾರಿಯಲ್ಲ, ಟ್ರಕ್ ಅಲ್ಲ, ಟ್ರೈಲರ್ ಅಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಅವರಮೇಲೆ ಕೇಸ್ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಒಂದುವೇಳೆ ಅವರಮೇಲೆ ಏನಾಯ್ತೋ ರಿಸಿಬೇಕು ಎಂದರೆ ಯಾವ ವಿಧವಾದ ರಾರಿಯನ್ನೇ ಅವರು ಉಪಯೋಗಿಸಲಿ ಅವರನ್ನು ಮಾತನಾಡಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ರಾರಿಗಳನ್ನು ಟ್ರಕ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವರು ಅದನ್ನು ದುರುಪಯೋಗಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಉಂಟು. ಫ್ರೀಯಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ತಮ್ಮ ಸ್ವಂತ ಇತರ ವ್ಯವಹಾರಗಳಿಗೆ ಅಂಥಾ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವುದೂ ಉಂಟು. ಅಂಥವರಲ್ಲಿ ಚೆಕಿಂಗ್ ಆಫೀಸರಿಗೆ ಬೇಕಾದವರು ಇದ್ದರೆ ಅವರನ್ನು ಮಾತನಾಡಿಸದೆ ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವವರು ಇದ್ದರೆ ಅವರನ್ನು ಹಿಡಿದು ಇದು ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ರಾರಿಯಲ್ಲ, ಟ್ರಕ್ ಅಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಅವರಮೇಲೆ ಕೇಸ್ ಮಾಡಿ ಅವರನ್ನು ಶಿಕ್ಷೆಗೆ ಗುರಿಮಾಡಿದ್ದು ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕ ವಾಹನ ಯಾವತರಹ ಇರಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಡಿಫೈನ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಪ್ರಾಸಿಕ್ಯೂಟ್ ಮಾಡುವ ಅಧಿಕಾರಿ It is not correct according to the design ಎಂದು ಹೇಳಬಿಟ್ಟರೆ ಕೋರ್ಟಿನವರು ಅನೇಕ ವೇಳೆ ನಂಬಿ ಅವರನ್ನು ಶಿಕ್ಷೆಗೆ ಗುರಿಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಈ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕ ವಾಹನದ ಡಿಫೈನ್ ಯಾವರೀತಿ ಇರಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದಕ್ಕೆ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಏನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕೋ ಅಥವಾ ಚೆಕಿಂಗ್ ಆಫೀಸರಿಗೆ ಏನು ಒಂದು ಸರಿಯಾದಂತ ಹುಕುಂತಯಾರಿಸಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಯೋಗ್ಯ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದೆ ವಿಧಿಯಿಲ್ಲ.

ಈ ಮನೋದೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಹಳ ತ್ವರಿತವಾಗಿಯೇ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ನಮಗೆ ಈ ಕೂಡಲೇ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ ಪ್ರಕಾರ ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚು ವರಮಾನ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಈಗ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ಚೀನೀಯರ ದುರಾಕ್ರಮಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯವೂ ಕೂಡ ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಈ ಮನೋದೆಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಯುಕ್ತವಾಗಿದೆ, ನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ. ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹಾಕಿ ಅಲ್ಲಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದರು. ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ವಿಚಾರಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಅಂತ ಈ ಮನೋದೆಯಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟೇನೂ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ನನಗಾದರೂ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ಏನಿದ್ದರೂ ಫೆಬ್ರವರಿನಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ಅಷ್ಟೇ. ಅದರಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಒಂದೊಂದು ಐಟಂನಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಬದಲಾವಣೆ ಇಲ್ಲ. ಕೆಲವು ಐಟಂನಲ್ಲಿ ಮಾರು 50ರಷ್ಟು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದಂಥ ವಿಷಯ ಇದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಮಾಡಿರುವುದು ಜಾಸ್ತಿ ಅಥವಾ ಕಡಿಮೆ ಎಂದರೆ ಇಲ್ಲದೇ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಕಳುಹಿಸಿ,

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮಾದಯ್ಯಗೌಡ)

ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಇನ್ನಾವ ದೊಡ್ಡ ತತ್ತ್ವ, ನೀತಿಯೂ ಇಲ್ಲ. ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಆರೋಪಿಸಿ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿ ನಾನು ಹೇಳಲು ಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೂ ಮತ್ತು ನ್ಯಾಯವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವವರು ಕೊಡಬೇಕಾದ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೂ ಸಾಧಕವಾದ ಈ ಮನೋದೆಯನ್ನು ನಾನಾದರೂ ಕೂಡ ಹೃತ್ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಎಂ. ಆರ್. ಪಾಟೀಲ್ (ಹೊಬ್ಬೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ನಮ್ಮ ಮುಂದಿರುವ ಈ ಮನೋದೇಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾ ಒಂದೇ ಒಂದು ಸೂಚನೆ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಮಾಡಲಕ್ಕೆ ನಾನು ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕಯೋಜನೆಯ ಸಲುವಾಗಿ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಕಳೆದ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೂ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಹುಡುಕುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ. ಆ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ತರಲಾಗಿದೆ. ಈ ವಿಧೇಯಕದೊಳಗೆ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ (ಎ) ನೋಡಿದರೆ ಕೆಲವೊಂದು ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಕೆಲವಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಇದ್ದ ಹಾಗೇ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಇದ್ದ ಹಾಗೇ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರುಗಳು. ಈ ಕಾರುಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಬಂದರೂ ಸಹ ಯಾವಾಗಲೂ ಹಳೇ ಕಾಲದ ತೆರಿಗೆಯೇ ಹೊಸದಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡತಕ್ಕ ತೆರಿಗೆ ಯಾವ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲೂ ಇಲ್ಲ. ಷೆಡ್ಯೂಲ್ (ಎ) ನಲ್ಲಿ ಐಟಂ 8 a, b, c, d, e. ಮತ್ತು ಐಟಂ 4 ರೊಳಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಐಟಂ ನೋಡಿದರೆ ಒಂದು ಕ್ವಾರ್ಟರ್‌ಗೆ 21 ರೂಪಾಯಿ, 30 ರೂಪಾಯಿ 31 ರೂಪಾಯಿ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ 84-120-160 ರೂಪಾಯಿ ಇಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಈ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಕಾರುಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಾ ಇವೆ. ನಾವು ಸಂಪನ್ಮೂಲವನ್ನು ಹುಡುಕುವುದರ ಸಲುವಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಯ, ಕೇರಿಯ ಮೂಲೆ ಮೂಲೆಗಳಲ್ಲೂ ಸರ್‌ಚಾರ್ಜ್ ಅಂತ ಹಾಕಲು ಶೋಧಗುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ. ಕಾರುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವವರ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹಾಕಬೇಕು, ಕಾರುಗಳು ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತವೆ ಎಂಬುದು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಂತೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ದಿವಸ ಈಗಿದ್ದಂಥಾ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನಲ್ಲಿ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಇದನ್ನು ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಗಾದರೂ ಕಳುಹಿಸಿ ಅಥವಾ ಗವರ್ನರ್‌ನ ಪರಿಷತ್ ಬೇಕಾಗಬಹುದು. ಸರ್ಕಾರದ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆ ನೋಡಿದರೆ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 15 ಸಾವಿರ ಕಾರುಗಳು ಇವೆ. ಒಂದು ಕಾರಿಗೆ ಸುಮಾರು ವರ್ಷಕ್ಕೆ 100 ರೂಪಾಯಿನಂತೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರೂ ಸಹ 15 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಸಹಜವಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಈ ದಿವಸವೇ ಸರ್ಕಾರದವರಿಂದ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಂದು ಈ ಕಾರುಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದರೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ಅದೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ, ಬಹಳ ಅವಸರವಿದೆ, ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಪುನಃ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡುವ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಈ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಯೋಚನೆಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಸೂಚನೆ ಮಾಡಿ ಈ ನನ್ನ ಎರಡು ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO (Mysore City).—Sir, I welcome this Bill. In the Statement of Objects and Reasons, it is very clearly stated that for the construction and maintenance of roads and administrative expenditure during the Third Plan this tax is proposed. It is also said that the tax in our State was very much less than in the neighbouring State, and even the report of the Taxation Enquiry Commission that has gone...

Mr. SPEAKER.—Is it the Taxation Enquiry Commission or the Resources and Economy Committee?

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—Not only the Resources and Economy Committee—the Resources and Economy Committee have also taken into consideration the report of the Taxation Enquiry Commission, which went into the root of the question and analysed the tax structure so far as the vehicle tax is concerned. I will read out the relevant portion. Sir, they say in the report that the taxes on motor vehicles should be according to them, at least, if not more, as much as that of the Madras State. From the rates we have before us, the rates that are charged on these vehicles are much less than those charged in Madras State. “In regard to the rate of tax on motor vehicles, the committee has recommended the schedule of maximum rates which is lower than the schedule rate which now obtains in Madras State.” Therefore, the rate of tax that is proposed in this Bill is a little less than even what was proposed and what was suggested by the Enquiry Commission. Therefore, there is scope for the State to tap this source of revenue for the purpose of not only the emergency but also for the successful prosecution of development plan.

One criticism was made—my friend has said that the motor car, private

pleasure car, as we could put it, has not been taxed. Sir, the pleasure car, as it used to be once, has become the necessity car. One thing can be said that it does not yield much.

It is a fraction compared to the total tax we realise from this source. The motor car has become a necessity in these days. The days of bullock-cart are over; the days of walking from one town to another are over; we have to move as fast as we can. We are in the jet age; we are in the atomic age. I am told that in Nairobi in East Africa there are as many cars as there is population because there is so much business and everyone wants to do his job within the quickest possible time. Therefore, it has become a necessity. The other point is that, if a man earns anything out of his car, there is justification for taxing it. The private motor car is not meant to earn anything; on the other hand, its maintenance is a liability on the owner.

4-00 P.M.

Mr. SPEAKER.—How does it become a necessity?

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—It becomes a necessity in this way. There may be an indirect return in the sense that it helps a man to go about his business expeditiously. If it is my profession to run a vehicle and earn out of it, then there is justification for taxing more, it because the State maintains the roads in good condition and provides these amenities to such persons, who run it as a business by itself.

Another thing is that the number of persons owning cars is increasing day by day. Even a person with a lesser income is tempted to own a car because by doing so he is able to attend to his business better. It will have a deterrent effect on the owner of a private car if it is taxed heavily. So, from this point of view, it is but right that this type of vehicle is not taxed now. Even a taxi cab should not be taxed heavily.

Mr. SPEAKER.—Then, your arguments lead to an absolute exemption of taxi cabs.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—I never meant to say that they should be exempted. What I meant was that taxation should be rational and reasonable. The other day a Bill to levy a surcharge on passenger fare was passed by this House, but the surcharge was passed on to the passengers. The proprietor does not pay it from his pocket; he recovers it from the passengers. The same is the case with respect to the levy on goods vehicles. This, however, is not the case with the owner of the private car. If a person by owning a private car earns anything, let him by all means pay tax on it; but let it be rational and reasonable.

With these observations, I heartily welcome this Bill. It is a measure in the right direction, and it taps a source which has not so far been tapped to the extent recommended either by the Taxation Enquiry Commission or by the Resources and Economy Committee.

†ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಡಿ. ಸಾಮಾನ್ಯ (ಬ್ರಹ್ಮಾವರ).—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈಗ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿರುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಸೂಮೆಯನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ಶ್ರೀ ಎಂ. ಆರ್. ಪಾಟೀಲರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಈ ಮಸೂಮೆಯಲ್ಲಿ ಕಾರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕದೆ ಬಿಟ್ಟಿರುವುದು ಅನ್ಯಾಯವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಕಾರಣ ಕಾರನ್ನು ಸ್ವಂತ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಕೆಲವರಿಟ್ಟು ಕೊಂಡು ವರಮಾನ ತೆರಿಗೆ ವಗೈರೆ ಕೊಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ಕಾರು ಲಗ್ನುರಿ ವಸ್ತು. ಬಡವರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗಬಹುದು. ಕೆಲವರು ಕಾರುಗಳನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಸೇಕಡೆ 75 ಕಾರುಗಳು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಒಡಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಅಂಥ ಕಾರುಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಸಂದಾಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ತಿದ್ದುಪಡಿ ತಂದು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರುಗಳಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದು ಉತ್ತಮವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಗುಡ್ಸ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ವಿಷಯ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಲಾರಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಷುರುವಾಗಿ ಸರಿಯಾದ ಬಾಡಿಗೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಮಾರಪಾಡಿಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ಲಾರಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಸಾಲ ವಾಪಸು ಕೊಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ತೊಂದರೆಪಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗಿರುವಾಗ ಈ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದರೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ.

ಅಮೇಲೆ ಸರ್‌ಥಾರ್ಡ್ ಹಾಕುವುದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬೇಕಾದಂತೆಯೇ ಹೊರತು ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಡಿ. ನಾಮ್ವಾಜ್ಕಿ)

ಬೀಳುವುದಿಲ್ಲ. ಬಡಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಬಾರದೆಂದು ಹೇಳುವಾಗ ಸರ್‌ಫಾರ್ಡ್ ಅವರ ಮೇಲೆ ಬೀಳಲು ಅವಕಾಶವಿರುವುದರಿಂದ ಬಡವರಿಗೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾರಾಟ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿದರೆ ಅದನ್ನು ಜನರಿಂದಲೇ ವಸೂಲು ಮಾಡುವಂತೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹಾಕುವ ಸರ್‌ಫಾರ್ಡ್‌ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅದುದರಿಂದ ಈ ತೆರಿಗೆ ದರ ಕಡಮೆ ಮಾಡಿ ಕಾರುಗಳಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಏನಂತಿ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಪಿ. ಅಪ್ಪಣ್ಣ (ವೀರರಾಜಪೇಟೆ).— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಹೊತ್ತು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಂದಿರುವ ಈ ಕಂದಾಯ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸಿ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಎಂ. ಆರ್. ಪಾಟೀಲ್ ಅವರು ಹೇಳಿದ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸಲು ನಾನು ನಿಂತಿದ್ದೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಮಾತನಾಡಿದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀ ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣರಾಯರು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರೆ, ಈ ಕಾರುಗಳನ್ನೆಲ್ಲವರಿಗೆ ಹೊರೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ, ಇದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು...

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಸ್. ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣರಾವ್.— ಏಕೆ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದನೇ ಹೊರತು, ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಪಿ. ಅಪ್ಪಣ್ಣ.— ಈಗಿರುವ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸ್ವಂತ ಕಾರುಗಳಿಗೂ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ತಿದ್ದುಪಡಿ ತರಬೇಕು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಯಾವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ಈ ಮಸೂದೆಯ Statement of Objects and Reasons ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. Maintenance of Roadsಗೆ ಖರ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬರಿಯ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಬಸ್ಸುಗಳು, ರಾಗಿಗಳು ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೆ, ಖಾಸಗಿ ಕಾರುಗಳೂ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ಇದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಮೊದಲೆಷ್ಟು ಚಾರು ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು ಈಗ ಎಷ್ಟಿವೆ, ಇವುಗಳ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು Commercial and Public vehicles ಮಾತ್ರವೇ ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆಯೆ ಅಥವಾ ಖಾಸಗಿ ಕಾರುಗಳೂ ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆಯೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಖಾಸಗಿ ಕಾರುಗಳೂ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅದುದರಿಂದ ಮಿಕ್ಕ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲಿನ ಕಂದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇವುಗಳಿಗೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದು ಅವಶ್ಯಕ.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಸ್ವಂತ ಕಾರು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವವರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರೆ, ಅವರಿಗೆ ಹೊರೆಯಾಗುತ್ತದೆಯೆ ಇಲ್ಲವೆ ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಸ್ವಂತ ಕಾರು ಉಪಯೋಗಿಸುವವರು ತಮ್ಮ ಉತ್ತಮವನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಕಾರನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಉತ್ತಮ ಜಾಸ್ತಿಯಾದರೆ ವರಮಾನ ತೆರಿಗೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ, public vehicles ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವವರೂ ಅವರ ವರಮಾನದ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವಾದವನ್ನು ಪಯೋಗಿಸಿದರೆ, ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಅವರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವ ಅವಶ್ಯ

ಕೆಯಿಲ್ಲ. ವ್ಯಾಪಾರಸ್ಥರು public vehicles ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಅವರ ಉತ್ತಮವು ಮೇಲೆ ಇಣಕಮಣ್ಣಾಕ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅದುದರಿಂದ ಈ ವಾದವನ್ನೂ ಪುರುಷಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಹೊತ್ತು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸ್ವಂತ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಯಾರು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ನೋಡಿದರೆ, ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಈಗಿರುವ ತೆರಿಗೆಯ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರೆ ಅದನ್ನು ಕೊಡಲು ಶಕ್ತಿ ಇರುವವರೇ ಹೆಚ್ಚು. ಈ ಶಕ್ತಿಯಿಲ್ಲದ ಸ್ವಂತ ಕಾರು ಇಟ್ಟಿರುವವರು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಡಮೆ. ಸ್ವಂತ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿದರೆ ಕೊಡಲು ಶಕ್ತಿಯಿರುವವರೇ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಇವರು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವುದರಿಂದ, ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಯೋಜನ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ, ಈ ಹೊರೆಯನ್ನು ಹೊರಲು ಶಕ್ತಿಯಿರುವ ಜನರಾದುದರಿಂದ, ಖಾಸಗಿ ಕಾರುಗಳಿಗೂ ತೆರಿಗೆಯ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದು ಉಚಿತವೆಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಯಿದ್ದು ಒಂದು ಲೋಪವೆಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಸ್ವಂತ ಕಾರಿನ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಗೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳ ಮೇಲಿರುವ ತೆರಿಗೆ ದರಕ್ಕೂ ಬಹಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿರುವುದರಿಂದ, ಅನೇಕರು ಸ್ವಂತ ಕಾರಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯಾಗಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ...

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಸ್. ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣರಾವ್.— ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅದು ಕಾನೂನಿಗೆ ವಿರೋಧ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಪಿ. ಅಪ್ಪಣ್ಣ.— ಹೀಗೆ ವಿರೋಧವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಬಿಡಬಾರದು.

ಹೀಗೆ ಸ್ವಂತ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಕೊಡಲು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕಾರಣ ಸ್ವಂತ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಗೂ, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ತೆರಿಗೆಗೂ ಅಧಿಕವಾದ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿರಬಾರದು. ಸ್ವಂತ ಕಾರಾಗಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವ ಆಶೆಯನ್ನು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯವರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಬಾರದು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸ್ವಂತ ಕಾರಿಗೂ ತೆರಿಗೆ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದು ಉಚಿತವೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಟಿ.ಡಿ. ದೇವೇಂದ್ರಪ್ಪ (ಧರ್ಮಾವತಿ).— ಸ್ವಾಮಿ, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವ ಈ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಸಮರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಲು ಇಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಅಪ್ಪಣ್ಣನವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ಈಗ ಕಾರಿಗೆ ಹಾಕಿರುವ ತೆರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಡಮೆ. ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಕಾರಿಗೆ ವರ್ಷಕ್ಕೆ 80 ರೂಪಾಯಿ, ದೊಡ್ಡದಕ್ಕೆ 120 ರೂಪಾಯಿ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಬಹಳ ದಿವಸಗಳಿಂದ ಈ ಕಡಮೆ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಎಂ. ಆರ್. ಪಾಟೀಲ್ ಅವರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಇದನ್ನು ಒಂದಕ್ಕೆ ಎರಡರಷ್ಟು ಮಾಡಿ ತೆರಿಗೆ ಎದಿಸಬಹುದು. 120 ರೂಪಾಯಿ ಇರುವುದನ್ನು 240 ರೂಪಾಯಿ ಮಾಡಬಹುದು. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ಕಾರ ನಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ಮನುಷ್ಯ ತನ್ನ ವ್ಯವಹಾರಕ್ಕೆ, ದಿನಚರಿ ಬರ್ಚಿಗೆ ಹಣವನ್ನೊದಗಿಸಲು ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಾನೆ. ಈ ಶಕ್ತಿಯಿದ್ದರೇ ಕಾರನ್ನು ಕೊಂಡು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ. ಕಾರಿನ ಬರ್ಚಿ, ತೆರಿಗೆ ಇತ್ಯಾದಿ ಬರ್ಚಿಗಳನ್ನು ತಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಾರದ ಯಾವ ಮನುಷ್ಯನೂ ಕಾರನ್ನು ಕೊಂಡು ನಡೆಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಅದುದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದಕ್ಕೊಂದರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್‌ಗಳು ಕೂಡ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿವೆ. ಇವುಗಳ ಮೇಲೆ ಕೂಡತಕ್ಕ ತೆರಿಗೆ ಕಡಮೆ. ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯಮವರ್ಗದ ಜನರೂ ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವಕ್ಕೂ ಒಂದಕ್ಕೊಂದರಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಬಹುದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹೀಗೆಯೇ ಸೈಕಲ್‌ಗಳನ್ನೂ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರು ಉಪಯೋಗಿಸುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಕಡಮೆಯಾದರೂ ಸ್ವಲ್ಪ ತೆರಿಗೆಯನ್ನಾದರೂ ಸೈಕಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಹಾಕುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನನಗಿನಿಂತದೆ.

Mr. SPEAKER. What kind of cycles ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಡಿ. ದೇವೇಂದ್ರಪ್ಪ.—ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಸೈಕಲ್‌ಗಳು, ಸಣ್ಣ ಇಂಜಿನ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವ ಸೈಕಲ್‌ಗಳಿಗೂ ಕೂಡ ಹಾಕಬೇಕು.

Mr. SPEAKER.—What about Rickshaws ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಡಿ. ದೇವೇಂದ್ರಪ್ಪ.—ಅವಕ್ಕೂ ಹಾಕಬೇಕು. ರಿಕ್ಷಾಗಳೂ, ನ್ಯೂಟರುಗಳೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ. ಬಾಡಿಗೆಗೆ ನಡೆಸತಕ್ಕ ನ್ಯೂಟರು, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು ಇವುಗಳ ಮೇಲೆಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವ ವಿರ್ಪಾದು ಮಾಡಬೇಕು.

ಈಗ ಜನಗಳು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದರಿಂದ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಉತ್ಪತ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ತುರ್ತಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಡದೆ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಸಮ್ಯಕ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 2 ಕೋಟಿ ಪ್ರಜಾಸಂಖ್ಯೆ ಇರತಕ್ಕ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಈಗಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗನುಗುಣವಾಗಿ ಒಂದು ತೆರಿಗೆ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿನಂತೆ ಕಂದಾಯ ವಿಧಿಸಿದರೆ ತಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ 2 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಈಗಿನ ಸಂದರ್ಭಕ್ಕನುಗುಣವಾಗಿ ಕೊಡಿಸಬಹುದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹೊಸ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ತೆರಿಗೆಂದಾಯ ರೂಪವಾಗಿ ಹಾಕಿ ಒಟ್ಟು ಮನಃಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವಂತೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬುದಾಗಿ ನಾನು ಒಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಸೇರಿಸಬೇಕು, ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಡೆಸಬೇಕು, ಇತ್ತರಕ್ಕೆ ಯುದ್ಧ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹಣ ಮತ್ತು ಆಹಾರ ಅಭಾವಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಬೇಕೆಂಬ ಸಂದರ್ಭವಿರುವುದರಿಂದ ಕೇವಲ ಕಾಲ ಮಾಡುವ ಬದಲು ಒಂದೊಂದು ರೂಪಾಯಿಯನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೊಡಬಲ್ಲ. ಅಂತಹ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹಾಕಬಹುದು ಎಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಕ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ (ಶೃಂಗೇರಿ).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ವಿಧೇಯಕ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಬೇಕೆಂಬ ಇಚ್ಛೆ ನಾನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೆಲವರು ಮಾತನಾಡಿದ ಮೇಲೆ ನನಗೂ ಮಾತನಾಡಬೇಕೆಂದನ್ನಿಸಿತು. ಈ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೈಪೋಟಿ ಮನೋಭಾವವನ್ನು ಕೆಲವರು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು. ಕಾರು ಇದ್ದವರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ

ಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಕಾರನ್ನು ನನ್ನಂತಹ ಬಡವರು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಭಾರಿ ಶ್ರೀಮಂತರೂ ಸಹ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. (ನಗು) ಏಕೆ ನನ್ನಲ್ಲಿ ದುಡ್ಡು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇದೆಯೆಂದು ನಗುತ್ತೀರೋ! ಕಾರು ಇದ್ದವರೆಲ್ಲರೂ ಶ್ರೀಮಂತರು ಎಂಬುದಾಗಿ ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುವುದು ಸಾಧುವಾದುದಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಅರಿಕಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ನಿಂತಿದ್ದೇನೆ. ಕಾರಿನ ಮೇಲೆ 6 ತಿಂಗಳಿಗೆ 60 ರೂಪಾಯಿಗಳ ತೆರಿಗೆ ಇತ್ತು. ಕಾರಿಗೂ ಸೈಕ್ಲಿಗೂ ಮತ್ತು ಎರ್ರಾಡಕ್ಕೂ ಹಾಗೆಯೇ ತೆರಿಗೆ ಇತ್ತು. ಕಾರು ಇದ್ದವರೆಲ್ಲರೂ ಪ್ರಾಸಂಜರುಗಳನ್ನು ಕುಳ್ಳಿರಿಸಿಕೊಂಡು ರಾತ್ರಿ ಸಂಪಾದನೆಯನ್ನೇನೂ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತೆ ಕೆಲವರೇನೋ ದುಡ್ಡನ್ನು ಹೇರಳವಾಗಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅಂತಹವರು ಯಾರ್ಯಾರು ಅಂದರೆ ಕಳ್ಳ ಸಂತೇ ವ್ಯಾಪಾರಗಾರರು, ಸ್ಟೆಕುಲೇಟರ್ಸ್, ಆರ್ಟ್‌ಡೆಲರ್ಸ್ ಬಜಿನೆಸ್ ಪೀಪಲ್—ಇಂತಹವರಿಗೆ ಯಾವ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದರೂ ಸರಿಯೇ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಅವರು ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಅಂತಹವರ ಮೇಲೆ ಪ್ರಾಸಿಕ್ಯೂಷನ್ ಸಹ ಹಾಕುತ್ತೀರಿ. ಅಂತಹವರನ್ನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದರೂ ಕೆಲವರು ನಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಮಧ್ಯಮ ತರಗತಿಯವರ ಬಾಳು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರು ಶ್ರೀಮಂತರಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಜೀವನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಆ ರೀತಿ ಜೀವನ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಾಧನ ಸಂಪತ್ತುಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂತಹವರಿಗೆ ಈ ರೀತಿ ಮಧ್ಯ ಮಧ್ಯ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ವಿಧಿಸುವುದೇ ಆಗಿದೆ. ಆಗಾಗ್ಗೆ ಇದು ಬಡವರಿಗೆ ತುಂಬಾ ಕಷ್ಟವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈಗಿನ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕಾರು ಇಟ್ಟಿರುವವರೆಲ್ಲರೂ ಶ್ರೀಮಂತರು ಎಂಬ ಭಾವನೆಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬಾರದೆಂದು ನಾನು ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ (ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮೋಟಾರ್‌ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಏನೊಂದು ಮನೋಧಯವನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೋ, ಆ ಮನೋಧಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣ ದಾಗಿದ್ದರೂ ಬರುಬರುತ್ತಾ ಈಗ ಅದು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ತೆರಿಗೆಗಳ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ವಿಷಯ ಮಾತ್ರ ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗಮನಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅವರು ಹೇಳಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಈಚೆಗೆ ಕಣ್ವಿಕ್ಷಣ ಚಾರ್ಜ್ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಅದೇತದ ವೆಚ್ಚವೂ ಸಹ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ—ಈ ಎರ್ರಾ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಹಾಗೂ ಈ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು 1957 ರಲ್ಲಿಯೇ ವಿಧಿಸಿದ್ದರಿಂದ ಈಗ ಅದನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವ ಕಾಲ ಬಂದಿದೆಯೆಂದು ಕೆಲವಾರು ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಪರಿಸ್ಥಿತಿವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿಕೊಂಡೇ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಮತ್ತಷ್ಟು ಕಣ್ವಿಕ್ಷಣ ಚಾರ್ಜ್ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಅದೇತ ಇರಾಖೆಯು ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಬಹುಶಃ ಮಿತಿ ಎಲ್ಲಿದೆ ಎಂಬುದೇ ನನಗೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕಳೆದ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು ಇರಾಖೆಯು



(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ)

ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಅದರ ಬದಲಾವಣೆ ಒಂದೇ ಸಮನೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಇದೆ. ಈ ಕಡೆ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದಾಗ್ಯೂ ಆ ಕಡೆ ಅವುಗಳ ಬೆಲೆಯೂ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಪರಿಣಾಮದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವವರು ಯಾರು ಇದ್ದಾರೆಂದರೆ ಅವರ ಮೇಲೆ ಕರಡ ಹೊರೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಅಥವಾ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಜನರು ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಈ ಕಡೆ ಆ ಕಡೆ ಅವು ಬಾಳಿಕೆ ವಸ್ತುವಾಗಿದ್ದರೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡುಹೋಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ ನೋಡಿದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಮನುಷ್ಯನ ಮೇಲೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಈ ತೆರಿಗೆಯ ಹೊರೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ. ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವೇಂದ್ರಪ್ಪನವರು ವ್ಯಂಗ್ಯವಾಗಿ ತಲೆ ಕಂದಾಯವನ್ನೇನಾದರೂ ಸೂಚಿಸಿದರೋ ಏನೋ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೆ. ಅದರ ಹೆಸರೇನೆಂದು ಕೇಳಿದರೂ ಅವರು ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಜೆಸಿಯಾ ಅಥವಾ ತರಗಂದಾಯವೆಂದು ಯಾವುದನ್ನೂ ಇಲ್ಲಿಯೂ ನಮೂದು ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಅಥವಾ ಚೀನಾದವರನ್ನು ಹೊಡೆದೊಡಿಸುವ ಕಂದಾಯವೆಂದೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಅಂದ ಮೇಲೆ ಈ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯೊಳಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪ್ರಜೆಯೂ ಇಷ್ಟು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದೇನಾದರೂ ಮಾಡಬಹುದು. ಅಂದರೆ ಅವರು ಹೇಳಿರುವುದು ಬಹುಶಃ ವ್ಯಂಗ್ಯವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅವರು ಸರ್ಕಾರದ ಪಕ್ಷದವರು. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ವ್ಯಂಗ್ಯವಾಗಿ ಹೇಳಿದೇ ಇದ್ದರೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಏನು ತಿಳಿಯುತ್ತಾರೋ ಎಂದು ಆ ರೀತಿ ಹೇಳಬಹುದು. ನನಗೇನೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಕರಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಡೆದಂಥ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಕರಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕೊಡುವ ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಕಡಿರಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪನವರಂತಹ ಬಡವರೂ ಸಹ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಕರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದೇನೋ ಸರಿ. ಅಂದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನಗಳಿಗೆಂತ ಅವರು ಒಳ್ಳೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದಾರೆಂದು ಅದರ ಅರ್ಥ. ಅದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ಅನುಮಾನವೂ ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ 120 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಈಗ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಉಪಯೋಗಿಸುವವರಿಗೂ ಒಳ್ಳೆಯ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಕಾರು, ಟೆಲಿಫೋನ್, ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಿಂದ ನಡೆಯುವಂಥ ಫ್ಯಾನ್ಸ್, ರೇಡಿಯೋ—ಇವೆಲ್ಲಾ ಅಧುನಿಕವಾಗಿ ಇವತ್ತು well-to-do ಅಂದರೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯಂತ, ಅಥವಾ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಅಂತಸ್ತಿನ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಜೀವನ ಮಾಡುವವರು ಎಂದು ದಾಗಿ ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬಹುದು. ಇವೆಲ್ಲಾ ಇದ್ದು ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಬಂಗಲೆಯ ಮನೆ ಬೇರೆ ಇದ್ದರೆ ಅಂತಹವರನ್ನು ಕೊಂಡ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಶ್ರೀಮಂತರು ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಅಂತಹವರು 50 ಲಕ್ಷ ಜನ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಬಹುದು. ಅದರ ಮಿಕ್ಕವರನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಬಡವರು ಅಥವಾ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನ ಎಂದು ಸರಳವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅದು ಆ ಮನುಷ್ಯನ ಭಾಗ್ಯೋದಯವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರೊಬ್ಬರು

ಒಂದು ಊರಿನ ಹೆಸರನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಅದು ನೈರೋಬಿ. ಅಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಜನರಿದ್ದಾರೋ ಅಷ್ಟು ಕಾರುಗಳಿವೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು.

4-30 P. M.

ನೈರೋಬಿಯ ಸ್ಥಿತಿ ನಮ್ಮ ದೇಶಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಬಹುಶಃ ಇನ್ನೂ ಒಂದು ಶತಮಾನ ಬೇಕು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಅದೂ ಚೆನ್ನಾದವರು ಮತ್ತೆ ನಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಬೀಳುವ ಹೋದರೆ ಮಾತ್ರ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪೊಲಿಸರ್ ಗಾರ್ಬ್ಸ್ ಅವರು ಇಡಿಯಾದ ಪ್ರಗತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಗಿರಬೇಕು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಮಾತು ಹೇಳಿದರು, ನನ್ನ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ನನ್ನ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ ಬಳಸುವುದು ಯಾರಿಗೂ ಬಂದಿಲ್ಲ. ನಾವು ಇನ್ನೂ ಸೈಕಲ್ ಯುಗದಲ್ಲೇ ಇದ್ದೇವೆ, ಎಂದು. ಉತ್ತರದವರು ಕಡೆಗೆ ಗಮನ ಕೊಡುವುದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಆಧುನಿಕ ಆವಶ್ಯಕತೆ ಉಳ್ಳವರಿಗೆ ನೆನಪಿರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರು ಬಸ್ ಸ್ಕಾಂಡಿನಲ್ ಕಾಯುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಹಳ ಬೇಗ ಒಡಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ವಿಧವಿಧವಾದ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬಡವನಿಗೆ ಇವೊತ್ತು ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದು ಲಗ್ನರಿ. ಕೆಲವರು ಮದುವೆಯ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕಾರನ್ನು ತರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆಗ ಗಂಡ, ಹೆಂಡತಿ 6-8 ಮೈಲಿ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದು ಉಂಟು. ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಹೊಡಿಸಿಕೊಂಡೂ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇವೇ ಒಂದು ದಿವಸ ಅವರು ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಕಡಿರಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ಮಾನ್ಯ ಸಸ್ಯರಿಗೆ ಅದು ಅನುಭವ ಆಗಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ.—ಬಡವ ತನಗೋ ತನ್ನ ಹೆಂಡತಿಗೋ ಅವನಾನ ಬಂದಾಗ ಸಾಲಮಾಡಿ ಅದರೂ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಹೋಗುವುದೂ ಉಂಟು. ಅದೂ ಸರಿಯಾದ ರಸ್ತೆಗಳಿರಬೇಕು, ಇನ್ನೂ ಒನ್ನೇನೋ ಅನುಕೂಲಗಳಿರಬೇಕು. ಬಾಕಿ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗ ಅವನು ಹೋಗುತ್ತಾನೆ ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ಈ ಕಾರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಕಾರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರಿಂದ ಅಂಥಾ ದೊಡ್ಡ ದುಷ್ಟರ ಣಾಮ ಬರೀ ಸಾಮಾನ್ಯ ಮನುಷ್ಯನ ಅರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಮೇಲೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಶ್ರೀ ಮಾನ್ಯ ಅಪ್ಪಣ್ಣನವರೂ ಸಹ ಈ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಟಾಕ್ಸಿಗೂ ಮತ್ತು ಕಾರಿಗೂ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿರುವುದರಿಂದ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು ಬೇರೆಯವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಆಗಿ. ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತವೆ. ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಇದು ಕಾನೂನು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲ. ಕಾನೂನು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅದನ್ನೇ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಹತ್ತಿರ ಹತ್ತಿರ ಎರಡುಕೂ ತೆರಿಗೆಯ ಸಂಬಂಧ ಇರುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಈ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವಾಗ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ರಸ್ತೆಗಳ ಕಡೆಗೆ ಗಮನಕೊಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಬಹಳ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ರೋಡ್‌ಗಳ ಪದ್ದತಿಗಾಗಿ ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮರೆನಾಡಿನ ಕಡೆಯವರೇ ಆಗಿದ್ದರು. ಸಂಪರ್ಕದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ಒಳ್ಳೆಯ



ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಚಾರ್ ಹಾಕಿಸಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಅದು ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ನಿಜವಲ್ಲ. ಹುಲಕರ್‌ನಿಂದ ಶಿವ ಮೊಗ್ಗಾಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ, ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಸಾಗರಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ, ಸಾಗರದಿಂದ ದ್ರಾಡಿಗೆಗೆ ಹೋದರೆ, ತೀರ್ಥ ಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಕೊಪ್ಪ, ಶೃಂಗೇರಿಗೆ ಹೋಗಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಆ ರಸ್ತೆಗಳು ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಇವೆ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಈಗ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಶರಾವತಿಯ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟಿನ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇರುವುದರಿಂದ ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಾವಿರಾರು ರಾರಿಗಳು ಒಡಾಡುತ್ತವೆ. ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಜೋಗ್, ಶರಾವತಿ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್, ಹೊನ್ನಾಳ, ಸಿರಸಿ, ಸಿದ್ಧಾಪುರ ಇವುಗಳ ಹತ್ತಿರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಯಾರಾದರೂ 8 ದಿವಸ ಒಡಾಡಿದರೆ ಸಾಕು; ಆಮೇಲೆ ಅವನು ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಸೇರಬೇಕು ಅಲ್ಲಿನ ರೋಗಿಗಳು ಅಷ್ಟು ಕಷ್ಟಹೋಗಿವೆ. ರಸ್ತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮೋಟಾರ್ ಇಟ್ಟ ವರು ಎಷ್ಟೋಸಲ ಹೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅದು ಯಾರಗಮನಕ್ಕೂ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಈಗ 10 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಹಾಕಿದ್ದು ಹಾಗೆಯೇ ಇದೆ. ಈಗ ಅದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಬೇರೆಕಡೆಗೆ ರವಾನೆಮಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಆಗಬಾರದು. ನಾವು ಸ್ಟೇಟ್ ಫಂಡ್ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಗೆ ಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚುಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಈಗ ಹೆಚ್ಚು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ಅದರ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿಸಬೇಕು. ಎಲ್ಲ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ, ಎಲ್ಲ ಟ್ರಕ್ಸುಗಳು, ಹವಿ ರಾರಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಒಡಾಡುತ್ತವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಆಗಾಗ ವಿಚಾರಿಸಬೇಕು. 1957 ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದರು. ಈಗ ಅದನ್ನು ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡುವ ಕಾಲ ಬಂದಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈಗ ಪ್ರತಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಎಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ತಿರುಗುತ್ತವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಚಾರಿಸಬೇಕು. ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳ ರಿಪೇರಿಯಾಗಿ ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಾಗಿವೆ. 10 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಚಾರ್ ಹಾಕಿರುವುದರಿಂದ ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನೀರು ಬಿದ್ದು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಾ ಕಡಿದುಹೋಗಿ ಗುಂಡಿಗಳು ಬಿದ್ದು ಹೋಗಿವೆ, ಆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಈಗ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಸುಭದ್ರಾಧಾರ್ ಧತ್ವಂ ರೋಡು ಬಹಳ ಕಟ್ಟುಹೋಗಿದೆ. ಅದು ಬೆಂಗಳೂರು ಹೇಟಿಯ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿದೆ. ಅದು ಯಾರಗಮನಕ್ಕೂ ಬಂದಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಕಟ್ಟುಹೋಗಿದ್ದರೆ ಅದರಿಂದ ಏನಾಗುತ್ತದೆಯೆಂದರೆ 50 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಒಂದು ರಾರಿಯನ್ನು ತಂದು ಡ್ರೈವರ್ ಹತ್ತಿರ ಕೊಟ್ಟರೆ ಸ್ಪ್ರಿಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವಾಗ ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ಸ್ಪ್ರಿಂಗ್ ಮುರಿಯುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ದೆಸೆಯಿಂದ ಅನಾಹುತಗಳೂ ಆಗುತ್ತವೆ. ಆ ಸ್ಪ್ರಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಸೀಟುಗಳಿಗೆ ದುಡ್ಡು ಕೊಡುವ ಬದಲು ಇದಕ್ಕೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿದ್ದರೆ ಅದರಿಂದ ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ವಾಹನಗಳು ಬಲವಾಗಿ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೇಂಟೆನ್ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಎಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಅದನ್ನು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಕುತ್ತೇವೆಂದರೆ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡುವವರು ಹೆಚ್ಚು ಸಂತೋಷದಿಂದ ಕೊಡಬಹುದು. ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಬೆಳೆಸುವುದಕ್ಕೆ ದೊಡ್ಡ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಅನ್ನು ತರುತ್ತೇವೆ. ಇಡೀ ಸ್ಟೇಟಿಗೆ ಒಬ್ಬ ರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ರೀಜನ್ನಿಗೆ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರನ್ನು ಮಾಡು

ತ್ತೇವೆ, ಊರಿಗೆ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ, ಬೆಳಗಾವಿಗೆ ಒಬ್ಬರು, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬರು, ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಒಬ್ಬರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಸಂಬಳ ಕೊಡುವ ಆಫೀಸರು ಇರುವುದು ಬೇಡ. ಆ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಬೇಗ ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತದೆ, ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅಂಥಾ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಬಹು ಬೇಗ ಗ್ರಹಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಸಾವಿರಾರು ರೂಪಾಯಿಗಳ ಖರ್ಚು ಬರುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟು ಖರ್ಚು ಕೂಡ ಆಡಳಿತದ ಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೇಳುವುದು ಏನೆಂದರೆ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಒಡಾಟ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆಯೋ ಅಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲ ಬಾಳಿಕೆ ಬರುವಂತೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಬೇಕು. ಆದರೂ P. W. D. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಗಮನಕೊಡಬೇಕು. ಅವರ ಮರೆನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆಗಳಿವೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಕಟ್ಟುರಸ್ತೆಗಳು ಇವೆ. ನಿಮ್ಮ ಕಡೆಯವರು P. W. D. ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು. ಅವರು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದರು ಎಂದು ಹೇಳುವುದೂ ಉಂಟು. ಅದು ತಪ್ಪು.

ಆ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲ. ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲ ಎಂದರೆ ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಆ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ತಪ್ಪು. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಜಾಸ್ತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಚಿರಾಪುಂಡಿ ಬಿಟ್ಟರೆ ಅಗುಂಬೆ ಘಾಟಿಯಲ್ಲೇ ಹೆಚ್ಚು ಮಳೆ ಬರುವುದು. ಎಷ್ಟೇ ಕಲ್ಲು ಮಣ್ಣು ಹಾಕಿದರೂ ಕೊಚ್ಚಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ಅವು ಕುಸಿದು ಬೀಳುತ್ತವೆ. ಆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಶರಾವತಿ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟು ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇರುವುದರಿಂದಲೂ ಮತ್ತು ಭದ್ರಾ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟಿನ ಕೆಲಸ ಆಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದಲೂ ವಾಹನಗಳ ಒಡಾಟ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ P. M. D. ರಾರಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಮಿನರಲ್ಸ್ ಸಾಗಾಟಕ್ಕೆ ಓಡುತ್ತವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳ್ಳೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಮೇನ್‌ಟೇನ್ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಈ ಕಡೆ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡುವುದು ಆ ಕಡೆ ಪ್ರತಿ ದಿವಸ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಕ್ಸ್ ಹಾಕಿ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ 8-9 ದಿವಸ ರಾರಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸದೇ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದು ಎಂದರೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ನೀವು ಯಾರೂ ಅದನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ ಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರಿಂದ ವ್ಯವಸಾಯದ ಪ್ರಗತಿ ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೆ ಎಲ್ಲಕ್ಕೂ ನಹ ಧಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಕೊಡುವುದಕ್ಕೂ ಮಿತಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಗಡತಕ್ಕಂಥವರು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಉಪಯೋಗ ಪಡೆಯತಕ್ಕವರ ಮೇಲೆ ಏನು ಪರಿಣಾಮವಾದೀತು ಎಂಬುದನ್ನು ಪುನಃ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಪರಿಶೀಲನಾ ಸಮಿತಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮಾದಯ್ಯ ಗೌಡರ ಏನು ಎಲ್ಲರೂ ಪರಿಶೀಲನಾ ಸಮಿತಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಅಂತ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಕಾರುಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದು ಸರಿ ಎಂದು ನಮ್ಮ ಮಿತ್ರರು ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರ ಭಾವಿಸುವುದಾದರೂ ಅದೇಕೆ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ. ಕಾರುಗಳ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದರೆ 15 ಸಾವಿರ ಕಾರುಗಳಿವೆ 15 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ)

ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರೂ ಹೇಳಿದರು. ಇಷ್ಟುದುಡ್ಡು ಬರುವುದಾದರೆ ಅದನ್ನು ಈ ಮನುಷ್ಯಯಲ್ಲ ಸೇರಿಸುವುದು ಸಾಧ್ಯ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†Sri V. S. PATIL (Belgaum I)—Sir, this session has been called as an emergency session, mainly to support the cause of the nation by various ways. I think the Bill has been brought here with the main intention of getting money for the support of the defence of our country. This is at the bottom of all these measures, even though the statement of objects and reasons mention the Five Year Plan. Sir, so long as the present emergency is there, we are prepared to support the Government for any Bills for imposition of tax provided they are meant for the defence of our country in the various ways that is expected. I think nobody is going to oppose the present Bill. Up till now, practically every speaker on this Bill has supported it. In spite of this, I do not understand why we should spend the whole day when there is absolutely no opposition to the Bill. We could have got this Bill passed in a few minutes and then other Bills could have been taken up. I do not understand the mentality of the Congress or the ruling party in going to sleep on the matter—when other Bills.....

Mr. SPEAKER.—Now the Hon'ble Members are desirous of participating and they are participating.

Sri V. S. PATIL.—Nobody is opposing this Bill, Sir.....

Mr. SPEAKER.—How am I to know whether they are opposing or not opposing?

Sri V. S. PATIL.—My only anxiety is—Let us get this Bill passed as early as possible within the shortest time possible and let the Government begin to recover money.

Mr. SPEAKER.—The Hon'ble Minister must see that the Bill is passed today so that the collection work may begin immediately.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸುಬ್ಬಯ್ಯನಾಯಕ್ (ನೂಳ್ಳಿ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಮೈಸೂರು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿ

ಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದರ ಧೈಯೋದ್ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಅದರ ರಿಪೇರಿಗಾಗಿ ಅಲ್ಲದೆ ಅಡ್ಡಿನಿರ್ಮಾಣವನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ 10 ಯಾ 20 ವರ್ಷಕ್ಕೂ ಮೊದಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಹಾಗೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದರೆ ಈಗಿನ ವಾಹನ ಚರಾವಣೆಗೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಬಹಳ ಭಾರವಾದ ರಾರಿಗಳು, 60-65 ಜನರನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳು ಈಗ ಇವೆ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಗಟ್ಟಿಯಾದ ರಸ್ತೆಗಳು ಬೇಕು. ಕಲ್ಕರ್ನ್, ಸೇತುವೆಗಳು ಬಹಳ ಗಟ್ಟಿಯಾಗಿ ಇರಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಬೇಳುತ್ತದೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಕೆಲವು ಸ್ವಾಮ್ಯವಾದ ರಸ್ತೆಗಳು (National highway road, Inter-state road) ತುಂಬಾ ವಾಹನ ಚರಾವಣೆಯವಾದುದರಿಂದ ಅವನ್ನು ಬಹಳ ಆಗಲ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ರಸ್ತೆ ರಚನೆ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂಥಾ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಎರಿಸುವಂಥದು ಆಗತ್ಯ ಮತ್ತು ಸಂದರ್ಭೋಚಿತವಾಗಿದೆ ಎಂತಲೂ ಹೇಳಬಹುದು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದೂ ಸಹ ಮೊದಲಿನ ಹಾಗಲ್ಲ. ಮೊದಲು ಒಂದು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 50 ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆ ಈಗ ನೂರಾರು ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತವೆ. ಅದರಿಂದಾಗಿ ರಸ್ತೆ ಬಹಳ ಬೇಗ ಹಾಳಾಗುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಲು ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಬರುವುದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕ ಮತ್ತು ವಾಹನ ಹೆಚ್ಚಾದ ಹಾಗೆ, ವ್ಯವಹಾರ ಹೆಚ್ಚಾದ ಹಾಗೆ ಆದಳೇ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಅಥವಾ ಆದಳೆತವನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನೆರವೇರಿಸಲು ತಕ್ಕ ನಿಬ್ಬಂದಿಗೂ ಖರ್ಚಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆದಳೆತ ವಿಭಾಗದಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಿನ ಖರ್ಚು ಬೇಳುವಂಥದು ಸಹಜ. ಕೆಲವರು ಈಗ ಇಲ್ಲಿ ರಾರಿಯೆ ವರು ಬಹಳ ಕಷ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆ ರೀತಿ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ಸ್ಪರ್ಧೆಯಿಂದ ರಾರಿ ಓಡಿಸಲು ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದರು, ಮರ ಮಟ್ಟು (Timber) ಕಲ್ಲು, ಮುಂತಾದವುಗಳೆಲ್ಲಾ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ರಾರಿಯಲ್ಲೇ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮನೆ ಕಟ್ಟುವ ಕಲ್ಲು, ಮಣ್ಣು ಇವುಗಳೆಲ್ಲಾ ರಾರಿಯಲ್ಲೇ ಸಾಗಿಸುವುದರಿಂದ ಅವರ ಸಂಪಾದನೆ ಹೆಚ್ಚಿ ರಾರಿ ಇದ್ದವರಿಗೆ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡಲು ಕಷ್ಟವಾಗಲಾರದು ಅಥವಾ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೊಂದರೆಯಾಗಲಾರದು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಮತ್ತೊಬ್ಬರು ಮಹನೀಯರು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಈ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವವರು ಬಡವರೇ ಹೆಚ್ಚು ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಬಡವರು, ಶ್ರೀಮಂತರು ಎಲ್ಲರೂ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಎಂದ ಮೇಲೆ ಈ ತೆರಿಗೆ ಎಲ್ಲರ ಮೇಲೆ ಹಂಚಿಕೆಯಾಗಿ ಬೀಳುವುದು ಸರಿ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ತೆರಿಗೆ ನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ.

Mr. SPEAKER.—I believe the time fixed by the Business Advisory Committee has expired. Is anybody moving for the time to be extended?

Sri A. P. APPANNA.—The time may be extended till 6-00 p. m.

**Mr. SPEAKER.**—I suppose it is the sense of the House.

Hon'ble members.—Yes, Sir,

**Mr. SPEAKER.**—The time fixed is extended till 6 O' Clock and the Hon'ble Member may resume.

**ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸುಬ್ಬಯ್ಯ ನಾಯಕ್.**—ಈಗಾಗಲೇ 2-3 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಅನೇಕ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಆರ್. ಸಿ. ವರ್ಕ್ ಅಂತ ಕೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಮರೆನಾಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಆ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಒಡಾಟ ಇಲ್ಲ. ಅಂತಹ ಕಡೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್ಸನ್ನು ಒಡಿಸುವವರಿಗೆ ಪರ್ಟ್ ಕೊಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಅದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಬರಲಿಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಜನರಿಗೂ ಸಹ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರುಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀ ಪಾಟೀಲರು ಮತ್ತು ಶ್ರೀ ಅಪ್ಪಣ್ಣನವರು ಪೇಳಿದ್ದನ್ನು ನಾನು ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಯಾರಾದರೂ ಕಾರಿಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ಅವರು ಅನುಕೂಲಸ್ಥರೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ವ್ಯವಹಾರ ಹೆಚ್ಚಿದಷ್ಟೂ ತಾಪತ್ರಯ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ಅದಕಾರಣ ಕಾರಿರುವವರು ಬಡವರೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಡವರೂ ಸಹ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹಣ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಒಂದು ಕಾರಿನವ 120 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ 15 ಸಾವಿರ ಕಾರುಗಳಿವೆ ಸುಮಾರು 18 ಲಕ್ಷ ಸುಲಭವಲ್ಲ ಬರುತ್ತದೆ. ಯಾರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಹೊರಬೀಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅಪ್ಪಣ್ಣನವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರು ಎಂದು ಹೇಳಿ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಒಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಐದು ಸಾವಿರ ಜನ ಸಂಖ್ಯೆಯಿರುವ ಕಡೆ ಕೂಡ 10-15 ಕಾರುಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತೆರಿಗೆ ಬಾರದಂತೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದುದರಿಂದ ಅವಕ್ಕೂ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿ ಅಂತರ ಕಡೆಮೆ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು.

ಈಗ ಮೋಟಾರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್, ಆಯಿಲ್ ಇತ್ಯಾದಿ ವಸ್ತುಗಳಿಗೆ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ, ವಾಹನ ನಡೆಸುವುದು ಕಷ್ಟ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಸಮಂಜಸವಲ್ಲ. ಹಾಗಿದ್ದರೆ ಪಾರ್ಟ್ಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಜನರು ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಸರಿಯಾದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೋದರೆ, ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿಯಾಗಿದ್ದರೆ ರಾಬ್ ಬಂದೇ ಬರುತ್ತದೆ, ನಷ್ಟವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದುದರಿಂದ ಇದರ ಮೂಲಕ ಯಾವರೀತಿಯಲ್ಲಾದರೂ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲು ಮಾಡಿದರೆ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಈ ಮನೋದಯನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ.

**ಶ್ರೀ ವಿ. ಮತಿಯಪ್ಪ (ಹಿರಿಯೂರು).**—ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಂಡಿಸಿರುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುವ ಮನೋದಯನ್ನು ಹೈಕೋರ್ಟ್‌ವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತಾ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಕೆಲವು ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸಾಕಷ್ಟು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಈ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದಿದ್ದೇನೆ. ಕಾರುಗಳನ್ನು ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಐಶ್ವರ್ಯವಂತರು ಅಥವಾ ಒಂದು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವ ಜನರು ಉಪಯೋಗಿಸುವುದರಿಂದ ಅವರು ಯಾವುದೇ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರಲಿಲ್ಲ.

ಕಾರನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವ ಶಕ್ತಿ ಅವರಿಗಿದೆ. ಅದು ರಿಂದ ಆ ಕಾರಿನ ಮೇಲೆ ಐದು-ಹತ್ತು ರೂಪಾಯಿಗಳ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದರೆ ಅದು ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹೊರೆಯಾಗಲಾರದು.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ರಾರಿಗಳು, ಬಸ್ಸುಗಳು ಮತ್ತು ಬಡಜನರು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಅನೇಕ ವಿಧವಾದ ವಾಹನಗಳ ವಿಚಾರ ನೋಡೋಣ. ಉದ್ದೇಶ ಮತ್ತು ಕಾರಣಗಳ ವಿವರವಲ್ಲ ರಸ್ತೆ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲದಲು, ಇರಾಖೆಯನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ನಡೆಸಲು ನಿಬ್ಬಂಧಿ ಬರ್ಚು ವಗೈರೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಈ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈ ವಾಹನಗಳಿಗೂ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೂ ಇರುವ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ವಾಹನಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿರಬೇಕಾದರೆ ರಸ್ತೆ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲರಬೇಕು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರಿಗಳಿಗೂ ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿದ್ದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ರಸ್ತೆ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲದೇಕಾದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಬರ್ಚು ತಗಲುತ್ತದೆ. ಅದುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಲು ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಾಗಲಿ ಅನಮಾಧಾನಪಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಲಾರರು. ಕಾರಣ ರಸ್ತೆ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲದೇ ವೇರ್ ಅಂಡ್ ಟೀರ್, ಮೈನು ಟೆಸ್ಟ್, ಬರ್ಚು, ಬ್ರೇಕ್ ಡೌನ್ ಕಡಮೆಯಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೂ ಸುಖವಾಗಿ ಬೇಗ ಊರನ್ನು ತಲುಪಬಹುದು. ಅನೇಕ ವೇಳೆ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇಸ್‌ನಿಂದ ಹಿಡಿದು ರೂರಲ್ ಕಮ್ಯೂನಿಕೇಷನ್ ರಸ್ತೆವರೆಗೆ ಮೈನ್ ರಸ್ತೆ ಸರಿಯಾಗಿದ್ದರೂ ಅಕ್ಕಪಕ್ಕಗಳಲ್ಲಿ ಮರಗಳು ಬೆಳೆದಿರುವುದರಿಂದ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಹಾಕಬೇಕಾದ್ದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಲೋಡ್ ಹಾಕಿ ಕೊಂಡಲಾರಿಯವರು ಇತರ ಯಾವ ವಾಹನಗಳಿಗೂ ಸೈಡ್ ಕೊಡದೆ ಹೋಗುವುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ರಸ್ತೆ ಬಡಾವಣೆ ಮಾಡಲು ಹೊಸಮಣ್ಣು ಹಾಕಿರುತ್ತಾರೆ. ಮಳೆಯಲ್ಲಿ ಅದು ನೆಂದಿರುತ್ತದೆ, ಆಗ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೋಗುವಾಗ ಈ ತೊಂದರೆಯಿಂದ ಅಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ. ಈ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸಿದರೆ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಉಳಿತಾಯವಾಗುವುದರಿಂದ ಐದು ರೂಪಾಯಿ ಒಂದು ಸೀಟಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುವುದೇನೂ ದೊಡ್ಡದಲ್ಲ. ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರು ಅನಮಾಧಾನವಿಲ್ಲದೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಈಗ ಹೆಚ್ಚು ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಬರುವ ವರಮಾನದಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಭರವಸೆ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಹಳ್ಳಿಗಾಡುಗಳವರು ಈಗ ಎರಡು ಮೂರು ಮೈಲಿ ಹೋಗಬೇಕಾದರೂ ಬಸ್ ಕಾಯುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಮೇಲೆ ಖಾಸಗಿಯವರು ರೂರಲ್ ಕಮ್ಯೂನಿಕೇಷನ್ ಗಸ್ತುಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸಿದರೆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ.

ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಸಲಹೆ. ರಾರಿ, ಬಸ್ಸು ಮತ್ತು ಕಾರುಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಉತ್ತಮ ದರ್ಜೆಯ ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆಗಾಗ್ಗೆ ಬದರಾಯ ಸಬೇಕೆಂದರೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳಿವೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಪ್ರಿಂಗ್ಸ್

(ಶ್ರೀ ಎ. ಮುಖ್ಯಪ್ಪ)

ತಯಾರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪುಟ್ಟ ಮುಂತಾದುವನ್ನು ತಯಾರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇಂಥ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಹೊರದೇಶದಿಂದ ಬರುವ ಸ್ಪೆರ್ ಪಾಟರ್‌ಗಳಂಥ ಉತ್ತಮ ದರ್ಜೆಯವುಗಳನ್ನು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ತಯಾರಿಸಿ ಒದಗಿಸಿದರೆ ವಾಹನಗಳ ಮಾರ್ಕೆಟಿಗೆ ಬಹಳ ಉಪಕಾರವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೇನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚಿಸಿ ತಕ್ಕ ವಿವರವು ಮಾಡುವುದು ಅವಶ್ಯಕ. ಈಗ ದೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಸರ್ಕಾರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಕೋಟಿಗಟ್ಟಲೆ ಬಂಡವಾಳ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೂ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ, ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೂ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡುವುದು ಸೂಕ್ತವೆಂದು ನಂಬಿ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

5-00 P.M.

ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲು ಮಾಡತಕ್ಕ ಇಲಾಖೆ, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವ ಇಲಾಖೆ ಈ ಎರಡಕ್ಕೂ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ, ಸಾಮರಸ್ಯ ಇರಬೇಕಾದುದು ಅಗತ್ಯವೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದಿಡಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದರಿಂದ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣವನ್ನೊದಗಿಸಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು, ತಾಲ್ಲೂಕ್ ದೋರ್ಟ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಗತ್ಯವಾಗಿರುವ ಕಾನವೇ, ಕರ್‌ವರ್ಕ್ ಕಟ್ಟಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಬೇಕು. Black soil ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅಪಾಯವಿರುತ್ತದೆ. ಗಾಡಿ ಡ್ರೈವರನ ಹತೋಟಿ ತಪ್ಪಿ ಯಾವಾಗಲೂ ಅವಘಾತಕ್ಕೊಳಗಾಗುವಂತಹ ಇಕ್ಕಟ್ಟಿನ ಸನ್ನಿವೇಶವಿರುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ಪ್ರದೇಶವಾದರೂ ಎಷ್ಟೇ ಕಷ್ಟವಾದರೂ ಉತ್ತಮವಾದ ಚಾರು ಅಥವಾ ಮೆಟಲ್ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿಸುವುದು ಅಗತ್ಯವೆಂದು ನಂಬಿ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು, ಈ ಹಣವನ್ನು ಪಡೆದಾಗ ಇದಕ್ಕೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಿ ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸುತ್ತಾರೆಂಬ ಭರವಸೆಯನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಈ ತೆರಿಗೆಯ ಮನೂಬೆ ಯನ್ನು ಹೈತೂ ವರ್ಕವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಗಂಗಾಧರ ನಮೋಷಿ (ಗುಲ್ಬರ್ಗ).— ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮನೂಬೆಯನ್ನು ನಾನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದ ಎರಡು ವಿಷಯಗಳ ಮೇಲೆ ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ರಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಇರಬೇಕು, ಕಾರುಗಳ ಮೇಲೆ ಇರಬಾರದೆಂದು ಕೆಲವರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರೀತಿಯ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ರಾರಿಗಳು ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ ಎಂದು ನನಗನಿಸುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದ ರಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಎಷ್ಟೋ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಕೆಲಸ ರಾರಿಗಳಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳು, ಕಾಯಿಪಲ್ಯ ಮುಂತಾದುವನ್ನೂ ದಿಗಿಪುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ರಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ

ತೆರಿಗೆಯಿರಲಿ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲೆ ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಸಾಧುವಲ್ಲ.

ಈ ಮನೂಬೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಇದರಿಂದ ಬರುವ ಹಣವನ್ನು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಗೋಪಾಲ ಗೌಡರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳ ಸರ್ವೆಯನ್ನು ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯವರು ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಎಲೆರೆಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್ ಅವರು ನೋಡಿದಿರಬಹುದು ಪಾಹದಾದಿನಲ್ಲಿ ಎ.ಸಿ.ಸಿ. ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾರ್ಖಾನೆ ದೊಡ್ಡ ಕಾರ್ಖಾನೆ. ಅಲ್ಲಿಂದ ತಮಗೆ ಸಿಮೆಂಟ್ ಬೇಕೆಂದು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಯವರು ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಬರೆಯುತ್ತಿದ್ದರೂ ವ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅವೇಲೆ ಟ್ರಕ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿಸುತ್ತೇವೆ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅವೇಲೆ ಸಾವಿರ ಟನ್ ಸಿಮೆಂಟ್ ಕೊಟ್ಟರು. ಪಹದಾದಿನಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ದಿನವೂ ಆಕಸ್ಮಿಕಗಳು ಆಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ನೂರಾರು ರಾರಿಗಳ ಸಿಮೆಂಟ್ ಅಂಥಕ್ಕೂ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೂ ಪಹದಾದ ಕಾರ್ಖಾನೆಯಿಂದ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ, ಅದರ ಪ್ರತಿ ದಿನವೂ ಎರಡು ರಾರಿ ಆಕಸ್ಮಿಕಗಳಾಗುತ್ತವೆ. ಅದುದರಿಂದ ಎಲ್ಲಿ ಸಿಮೆಂಟ್, ಕಬ್ಬಿಣ, ಮತ್ತು ಸಕ್ಕರೆ ಕಾರ್ಖಾನೆಗೆ ಬೇಕಾದ ಕಬ್ಬಿಣ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಇರುತ್ತದೆಯೋ ಅಂಥ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿ, ಅವಕ್ಕೆ ಈ ಹಣ ಬರ್ಚು ಮಾಡಿ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಬೇಕು.

ಹೀಗೆ ರಾರಿಗಳು ದೇಶದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಭಾಗ ವಹಿಸುವಾಗ ಕಾರುಗಳವರು ಚಿಂತೆಯಿಲ್ಲದ್ದಾರೆ, ಅವರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಬಾರದೆಂದರೆ ಹೇಗೆ? ರಾರಿಗಳವರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟಗಳಿವೆ, ರಾರಿಗಳವರು ಎಷ್ಟೇ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿದ್ದರೂ ಅವರು ಮನೆ ಮಠಗಳನ್ನು ಮಾರಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬ ಚಿಂತೆ ಇದೆ. ಕಾರುಗಳಿಗೆ ನಾಲ್ಕು ಪಟ್ಟು ಬರ್ಚು ರಾರಿಗಳಿಗಿದೆ. ಕಾರುಗಳು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಮುನಿಸಿಪಲ್ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ. ಅದರ ರಾರಿಗಳು ಬೇರೆ ದೂರದ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕು. ಕಾರುಗಳಿಗೆ ಆರು ವರ್ಷ ಎಂಟು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಒಂದು ಹೊಸ ಟೈರ್ ಅದರ ರಾರಿಗಳಿಗೆ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ, ಆರು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಎರಡು ಟೈರುಗಳು ಹೋಗಿ ಹೊಸದಾಗಿ ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದುದರಿಂದ ಕಾರುಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri M. Y. GHORPADE (Sandur).— Sir, I want to offer a few remarks on this Bill. Much has already been said by very experienced members on both sides of the House regarding this question of motor vehicles tax and they have also gone into the intricacies of how this should be related to the maintenance. My only desire is to take this argument a little further and go into a few more details, but before I do that I express my support to this Bill. It was said by my friend Sri M. R. Patil and also the Communist Member, who spoke before me that the Government should consider whether

it is proper to exempt cars from this increase in taxation. The only point which I would like to make is to make a request to Government to evolve very specific norms of maintenance. My feeling is that at present there are no specific norms of road maintenance. I am of opinion that motor vehicles tax is not a general tax. It should not be considered merely as a part and addition to the State revenues to be spent on all items of expenditure. To my mind the inherent nature of this tax is that it is specifically a tax meant for a specific purpose. If the Government accept this proposition then it automatically follows that there should be specific norms by which it is possible for the Government in the Public Works Department to relate the income that the Government get from this tax to the specific norms of maintenance of roads by the P.W.D. I would like to explain this point. It is only right that the general public should know what are the norms of maintenance. For instance, there are State Fund Roads, tar roads, cement roads, metal roads and non-metal roads. It should be possible for Government to clearly state that the maintenance per mile of tar road is so much. It is not impossible for the P.W.D. to say clearly how many miles of tar road they are going to maintain which means automatically so many rupees at the rate of so many rupees per mile. Similarly it should be possible for the P.W.D. to say how many miles of metal roads they intend maintaining. We all know that there is pressure from every part of the State on the P.W.D. to take over metal roads and maintain State Fund roads. There should be a clearcut policy for taking over these roads. Even if they do not take over certain roads, then also it is but proper that Government should provide for the specific maintenance of such metal roads which are left with the local bodies for maintenance. For instance, in Andhra Pradesh a part of the motor vehicles taxation is automatically passed on to the local bodies on an agreed formula and it is the responsibility of the local bodies to maintain

a certain mileage of metal roads. Then it becomes the specific responsibility of the local bodies to maintain a certain mileage of metal roads in proportion to the share of motor vehicles tax received by them from the Government.

The point I am trying to make is that there is a lacuna in the State so far as road maintenance is concerned. I know that the earthen roads in the State are maintained in some manner or other. Government are not clear and there is no programme for the maintenance of such metal roads which have not yet been taken over by the Public Works Department. This is a major lacuna in the maintenance of the roads in the State—earthen roads had been formed all over the State, two hundred, three hundred, four hundred and sometimes five hundred miles per Taluk. Any Government which allows the construction of so many miles of roads at the expenditure of crores of rupees should have also thought of a systematic maintenance programme as to what percentage of such roads the Government are going to take over. I say very firm that if a Government spends crores of rupees in maintaining earthen roads; I am sure the Public Works Department here will not deny that; if these earthen roads which have been constructed at the expense of the tax-payers money are not metalled for the next 5 years, it means as good as not having formed them. It means a colossal waste of public expenditure. I would like to say, therefore that this is a major lacuna. I don't mind this point. I appeal to the P.W.D. Minister to tell us how many miles of roads had been formed and what is the phasing for metalling those roads. I have been saying this for the last two years. I would like to make a special suggestion. Let the Government categorise all the roads into cement roads, tar roads, metal and other non-metal roads. Let them evolve a specific programme. Let them tell us what is the total amount required for the proper maintenance of the existing roads in these four categories. Let the Government tell us what percentage of this maintenance expenditure can be met by the Motor Vehicles Tax. I am not clear at all whether the



(SRI M. Y. GHORPADE)

double Motor Vehicles Tax is more or less than the minimum scientific expenditure required to maintain the existing roads. It may be that the Motor Vehicles Tax may even fall short of this scientific minimum. That is a useful suggestion, for this House to think. That is a vital suggestion, because if you do that and if you really adopt these specific wellknown standards then you can always tell the public "Look here, if you want higher percentage of metal roads, it means so much Motor Vehicles Taxation" and the process becomes very scientific.

There is another suggestion that I would like to make. In addition, Government should arrive at certain ratios or inter relationship between these different types of roads, because I can tell you, that the people in the country had have a feeling that though the Government cannot afford to spend proportionately, far greater emphasis is given to the cement and tar roads or the big roads which costs crores and crores of rupees and not sufficient emphasis is given, not sufficient priority is given to metalling the very vital inter-taluka communications. The whole idea of this democracy is to take communications to the doors of our villages. The extent to which democracy penetrates to the villages depends. I think, to my mind directly on the extent to which we have communications. Therefore, it is necessary for us to have some particular idea as to what is the relative priority between the cement roads and metal roads at the village level. I come from a village myself. Much is spent on cement roads than on metalling roads. Therefore, I think Sir, while correlating, the Government have not built so much earth roads. I appeal to this Government to complete that task and lay before this House a specific programme which could be broadcast very widely into the length and breadth of this State and give a new confidence to them: look here "these roads are built not only with Government funds, but with 50 per cent peoples' contribution.

Let them say they are there to construct roads with 50 per cent peoples' contribution. Let not that contribution go to waste. Let not the people feel that they toiled in vain. Let not they feel that the popular Government is not sufficiently sensitive to the efforts that they have to put into these roads. Peoples' contribution is relatively easy in this respect. It is very difficult to get peoples' contribution for the other programmes which the Government may consider more important. People consider road building as very important. We all know that so far as peoples' contribution to road building was the maximum. That clearly indicates the priority that already exists in the mind of the villagers. Is it going to be ignored? I want to state categorically that, that priority is not fully appreciated by the Government. I know the Public Works Minister is aware of it. I appeal to him that let him not try this as a general problem. It will be a great contribution to the communications in the Mysore State. If the Minister for Public Works can assure the villagers with the percentage of roads he takes during the Five Year Programme, then he can specifically ask the District Development Councils and Taluk Boards to draw up a master plan and tell them that according to the plan made by Government "this is the percentage of earth roads that will be metalled every year" and ask the District Development Council to give priorities to Government as to which are the roads they want to be metalled first. Unless you tell the District Development Council or the Taluk Board what is the percentage of roads that you are capable of metalling, they cannot give you priority. To-day, what is happening is that a general request is made to the Local Bodies as to which are the roads to be taken over by the Government. Every road existing and non-existing road is suggested by them. If you can tell them specifically, I am sure a very valuable set of priorities may be evolved out of the recommendations made by the Local Bodies on the basis of which a master plan for metalling inter-taluka communications can be formed by the Mysore Government.



which will hold validity for the next 10 years. I have fairly good idea of the finances of the State and what it can afford and I can say that if such a master plan for metalling inter-taluka roads is made, that plan will have a vital interest and validity for the next 10 years to come.

And if that is done, people will not mind paying this tax and any more tax that the Government might demand on the basis of any specific plan to support and execute a master plan. Therefore, I humbly submit that this suggestion should not be just ignored or indifferently replied. I would be very happy if the Minister in his reply will be able to give specific reaction or response to what has been suggested not only by my humble self but by many other respected members from both sides of this House. Thank you.

† Sri B. N A N J A P P A (Cubbonpet).—While opposing this Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, would like to say a few words. These vehicles are mostly used for the transport of goods needed by common man such as potatoes, onions, etc. The Government should have thought of fixing mileage rates for transporting goods by these vehicles so that the vehicle-owners may not increase the rates as a result of increase in taxes. Otherwise, if the Government increase taxes, automatically, the vehicle-owners will charge for transport of goods which will result in greater burden of tax on the common man. Secondly, there is the leakage of tax revenue. If you send some of your officers round Bangalore City you will see that a number of private cars and vans will be plying on the Narasimaraja Road as taxis. Every police constable knows it. I do not know why they were left like that. Next I wish to bring to the notice of the House that Bangalore Corporation has been getting the same road tax which they were getting 20 years back and therefore they were not able to maintain the roads in good condition. I would request the Government through you to give a proper proportion of grants to the Corporation to maintain the roads. Sir, with these few suggestions I conclude my speech.

† Sri R. M. P A T I L (Minister for Home).—Mr. Speaker, Sir, the suggestions given are very valuable. In the first place the object of the Bill is to provide better facilities by constructing better roads and maintaining roads in a better order in the existing circumstances. To that extent, the necessity has arisen to tax and enhance tax in certain items. It may be pointed out that tax has not been raised in the case of cars. It is not done so because the object is to increase tax where there is an increase in revenue by the use of the vehicle. But so far as cars are concerned, they do not yield any revenue. Moving in the car by a businessman may ultimately give that businessman some revenue. To that extent it may be proper. Further, tax on cars may be enhanced if there is a larger number of car-owners in the State. In one way it is a sort of temptation to use cars in future. A time may also come in future to tax cars or to enhance tax on cars. As Mr. Patil has suggested, the Government are also keen to enhance tax on cars. But at this stage, we may pass the Bill in the manner in which it has been presented to the House without any amendment for enhancing the tax on cars.

Coming to other suggestions, they may be classified under three or four types. In the first place, just as it has been submitted by Mr. Ghorpade, it is necessary to have a plan even for construction of roads. I entirely agree with his suggestion because it is a good suggestion. How many miles of road are to be constructed in a particular year newly and how many miles of roads are to be maintained in good order by metalling or asphaltting, such a plan is essential. Of course, there is a plan, but that plan is not so systematic according to him. However, if it is not so systematic, the Public Works Department will get the matter examined and if necessary it will be reconsidered and phased. So far as the present plan is concerned, village communication roads or rural communication roads, I do not want to go into those details because I am finding that the Public Works Department is in great need of money for construction of roads

(SRI R. M. PATIL)

and one of the causes for sponsoring this Bill is to get more revenue to facilitate the construction of roads and maintenance of roads. Then, as I have submitted in my opening submission, this is a growing business for businessmen and growing department for the Government and growing anxiety for the pedestrian. When I say it is a growing anxiety for pedestrian, I mean, the movement of vehicles will be very frequent on the roads which will abstract the movement of public on roads. Then, the roads must be in good condition. Otherwise, as many Hon'ble friends suggested, there will be breakage of vehicles and ultimately accidents also. In order to avoid them, roads shall have to be maintained in good order. Next spare parts have to be manufactured. We cannot rely entirely on foreign exchange. Spare parts have to be manufactured in the country. Our State Government is giving attention to this industry more than any other industry because it is meeting every day with difficulty about foreign exchange and getting spare parts from foreign countries. But with all that, a good deal is to be said and a good deal is to be done in order to equip the motor vehicles. However, that is a matter for consideration of the Industries Department and also Government of India.

5-30 P.M.

The third type of suggestion is that the establishment of this department is also too great. Practically, it comes to this. Every part of the State is served with these vehicles. So, everywhere we have to keep inspectors and ultimately we have to see that proper registration is there and the vehicles maintained in good order. So, for checking purposes and for registration purposes, staff will have to be established. To that extent, we require a good deal staff also.

Somebody suggested that there is a good deal of pilferage in the revenue side. But I can only submit to the House that the necessary care has been taken in order to see that no pilferage goes on. The system of issuing permits,

receiving cash, etc.,—all these have been changed for the last about ten or eleven months. The system is entirely changed and strict watch is also kept on the registers and also on the vehicles. As a result of this strict watch, I can only say that the revenue has increased considerably. For the year 1962-63, we had expected a revenue of 5,23,00,000, whereas, as a matter of fact, for six months, we have already recovered Rs. 3,06,00,000.

HON'BLE MEMBER.—I want to know whether it is gross or net revenue.

SRI R. M. PATIL.—It is receipts, gross income. By way of recovery of the tax, we expected Rs. 5,23,00,000. As a matter of fact, the recovery within these six months, till the end of September, is Rs. 3,06,00,000. If there are any defects, I welcome suggestions to rectify the same. Government are anxious to see that there should not be any pilferage and they should not allow any sort of silly-sallying on the part of the officers or on the part of motor or lorry owners, whoever they are.

As regards expenditure, it can only be said that this Department is running on a very economical scale. If you compare the expenditure of this department with other departments, this will be obvious. The expenditure on the Forest Department is 8.9 per cent. Land Revenue or the Revenue Department expends 32.6 per cent and Sales-tax 3.3 per cent, whereas the Motor Vehicle Department spends 2.1 per cent. The figures are for the year 1962-63. As regards recoveries since 1956-57—we need not go beyond 1956-57, because the year 1956-57 is said to be the year of States' Reorganisation—for the year 1956-57, the receipts are 1,30,92,000. For 1957-58, it was Rs. 2,19,97,000. For 1958-59, it was 2,68,46,000. For 1959-60, it was 3,12,90,000. For 1960-61, the income was 3,57,76,000. For 1961-62, it was 4,59,00,000. For 1962-63, the expected amount is Rs. 5,23,00,000, whereas, as a matter of fact, I have stated the figure 3,06,00,000 as recovery for the half year. By this we can say that this is growing department. For a

growing department, we have to equip and strengthen the establishment also. In order to strengthen that establishment, we have to appoint officers, in addition to the allotment that has to be made to the P.W.D. in order to maintain good roads. That is why this additional tax is sought for. I therefore think that there is nothing objectionable in taxing these vehicles.

One more feature and that too a very important one is about the rationality of taxation on certain vehicles, that is, the criticism was that certain vehicles, cars, etc., are not taxed at all with additional taxation. But in certain cases there is additional taxes and that too in the case of vehicles shown from E to J and J onwards. In the case of E to J, these are vehicles of mediocre weight, i.e., carrying no so much weight or their laden weight is less. But the vehicles that are carrying more than 8,500 Kg. i.e., for every 250 Kg, that means for one-quarter of a ton, the additional tax is Rs. 25. Thereby, there is a little increase in the tax amount. In respect of heavy vehicle or vehicles carrying heavy load, there is a taxation and the method and the *modus operandi* and the policy of taxation is according to Bombay, i.e., Maharashtra. But the rest of taxation is based on the basis of Madras. Anyhow, I can only say that our taxation is less by about ten per cent than that of Madras and any other State. If anybody from outside the State wants to register their vehicles, it is a good thing. It will be additional revenue to the State. It is therefore very clear that our registration fee or taxation is less than any other State among the neighbouring States.

**An HON'BLE MEMBER.**—What about Andhra?

**Sri R. M. PATIL.**—In certain cases, it is less and in certain cases, it is more. On the whole our taxation is less and is more reasonable.

One more suggestion which my Hon'ble Friend Sri Gopal Gowda and other friends made was not to enhance unnecessary establishment. I welcome that and I entirely agree with them. It is no use maintaining a large establishment without effective control.

No doubt, in this Department more control is required. Not only the Divisional Offices but also the flying squads are necessary in order to check evasion of tax. I have come to know that certain people are plying their private cars as taxi, but such cases are very few. Wherever it is possible we have detected such cases and the people indulging in them are brought to book. I welcome the suggestion made by the Hon'ble Member Sri Mahadeva Gowda and we shall make some arrangement to show that such cars are meant for hire. No doubt, in big cities, that specification has been made, but in villages this sort of arrangement is not there. Another thing he suggested was that in the case of agricultural tractor or trailers attached to the tractors, they should have a specific colour. That is also a good suggestion. If that is done by the agriculturists, we will be able to make out that it is meant for agricultural purpose. If there is such harassment as was complained of, ultimately that harassment will be removed by providing for a special type of vehicle for the use of the agriculturists.

As regards exemption for trailers from the tax, that is provided for in the main Act itself, and there has been no amendment or modification of that provision. If it is to be used by the agriculturist for the purpose of agriculture then there need be no fear of any enhancement of the tax.

As regards taxation in other States, I can only say that I will lay the entire comparative chart I have with me on the Table of the House for the purpose of enlightenment of the Hon'ble Members. It will be seen that taxation in respect of most of the items is less here than in other States. I may submit that the reassessments of tax on appeal is on the basis of rationalisation rather than on the basis of getting more money. That is why the emergency is not mentioned as one of the reasons for increasing the rate of taxation. The object of this Bill is to improve the roads, to strengthen the Department and to ultimately maintain the efficiency in the Department. This is not a measure which is contemplated in view

(SRI R. M. PATIL)

of the emergency and it is not as if it will be scrapped after the emergency is over. I therefore request the House to pass the Bill as it is without any amendment. I am glad that none the Hon'ble Members has opposed this Bill, and I may say that even the opposition by one solitary member is by way of suggestion only. We need not construe it as a major opposition. With these observations, I submit, Sir, that this is the best time to pass this Bill unanimously.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ರೇವಣಸಿದ್ಧಪ್ಪ (ತಿಪಟೂರು).—  
ಜೇಬ್ ಚಾಕ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನರು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಡುವ ವಿಷಯ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ.

Sri R. M. PATIL.—That can be done, if not in this Bill, by a Government Order.

Sri M. Y. GHORPADE.—Sir, I may request the Hon'ble Minister for Home to use his good offices with the Govt. to withdraw the particular order that they have passed transferring all the non-D.L.B. Roads to the local bodies. As every Hon'ble Member knows, the local bodies have no funds to maintain them. It amounts to saying that those roads will not be maintained. Either withdraw that order or give a specific grant to the local bodies from the proceeds of the motor vehicles tax on a mileage basis.

†Sri VEERENDRA PATIL (Minister for Public Works).—Sir, there seems to be some confusion in the mind of the Hon'ble Member. Before the abolition of the District Local Boards, they were maintaining certain roads; they were forming roads and maintaining them. In the year 1959-60, all the D.L.Bs. were abolished in our State. There are more than 12,000 miles of roads which were previously maintained by the D.L.Bs. I do not know the exact figure.

After the abolition of the D.L.Bs., the question arose as who should maintain these roads? Leave alone the question of forming fresh roads, but what about the maintenance of these roads. The Hon'ble member is well aware that the successor to the D.L.B. is not the Government but the Taluk Board.

Whatever assets and liabilities the D.L.Bs. had, they have been transferred to Taluk Boards and whatever income the D.L.B. used to derive, that is now going to Taluk Boards and not to the Government. Even then Government was generous enough to take over out of these 12,000 miles to the extent of 7,525 miles. We have recently taken a decision to take over another 1,000 miles. But there are so many roads which are not in good condition and in the strict sense we cannot call them roads at all. They are cart tracks. Since we have taken them over to the P.W.D. it is our responsibility to maintain them. Now, strictly speaking we have to form those roads afresh, for which we require huge amounts. Then, there are roads which have not yet been taken over to the P.W.D. These roads are under the control of the Taluk Boards and it is the duty of the Taluk Boards to maintain those roads. The Hon'ble Member in his speech has referred to rural communication roads. I heard his speech with rapt attention. His speech was giving an impression to the august House that Government is going ahead with the programme without knowing the implications or that Government has no programme at all and that at random it is doing something every year. It is not so. Hon'ble Members are in possession of sufficient literature about our Third Five Year Plan Programme; what is the provision for roads? how much mileage we want to do, the provision for formation of roads, construction of bridges, formation of asphalt roads, RCC roads, etc., So far as rural communication roads programme is concerned, in my speech during the course of the general discussion on the budget, I made it clear that this programme was started in the year 1959-60. It has nothing to do with the five year plan programme as such. It is altogether an independent programme of 5 years. It was started in 1959-60 when the P.W.D. could get sufficient amounts diverted from the other Departments and we wanted to spend all that amount, so that the Government of India and our people

should not say that our performance was poor and that the State Government had not got the capacity to spend the amount provided in the plan. When amounts were diverted from other departments, to this department we started a programme with a target of 50 miles per taluk. We wanted to have 100 miles, but later on decided to take up only 50 miles per taluk. We give instructions and asked the officers to consult the local M. L. As. and chalk out a programme for 50 miles. In some cases, there was some confusion and our officers thought that the limit of 50 miles was only for one year and every year they had to take up 50 miles. In some cases it so happened that since there were scarcity conditions and people were without employment, they wanted to give employment to the people, with the result, we had tackled more than 13,000 miles and had to incur an expenditure of Rs. 420 lakhs. I have already submitted that we have to complete the mud roads and that metalling is not at all contemplated. Under the rural communication programme the only thing we do is to have mud roads 19 ft. wide. We construct small cross drainages and then morum or mud is put over it. This is the programme contemplated under rural communications and for this we require Rs. 9 crores and more. The Hon'ble Member want to take up a vast programme of metalling these roads which are R. C. roads. But my problem is, to complete the roads which have not been acknowledged already for which we require another Rs. 9 crores whereas the provision under communications including rural communications taking over of State Fund roads and maintaining them, constructing new roads, etc., is only Rs. 9 crores for the five year period, we have already spent Rs. 9 crores in two years.

Sri M. Y. GHORPADE.—I would like to express my sincere greatfulness to the Hon'ble Minister for having made available to the House all these figures. I am glad he has come out with specific figures which enable me to ask another specific question. He very clearly admitted that the D. L. B. roads were 12,000 miles and the non-D.L.B. roads

which are also non-State Fund roads are actually more than the old D. L. B. roads. He said that they are something like 13,000 miles. He says that theoretically the State has no responsibility for them. There I do not agree with him because when the ex-D.L.Bs. were transferred to taluk boards they should have been transferred along with the resources attached to them. That is a different matter. I am glad that he has admitted the existence of non-D. L. B. roads built as rural Communication roads. Is it the intention of Government to disown its responsibility for them? These roads were built out of grants for Rural Communications, L. D. and N. E. S. funds. Is it the intention of Government to disown the responsibility for these roads? I would submit that there should be a phased programme for these roads also.

Sri VEERENDRA PATIL.—So far as maintenance of rural communication roads is concerned, I have made it clear several times that we require huge amounts. The proposal before the Government is to transfer all the rural communication roads to the Taluk Boards and to request them to maintain them.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The question is:

“That the Mysore Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962, be taken in to consideration.”

*The motion was adopted.*

Mr. DEPUTY SPEAKER.—Now, the Bill will be considered clause by clause. As there are no amendments I will put all the clauses together. The question is:

“That Clause 2, the Schedule, Clause 1, the Title and the Preamble, do stand part of the Bill.”

*The motion was adopted.*

Clause 2, the Schedule, Clause 1, the Title and the Preamble were added to the Bill.

*Motion to pass.*

Sri R. M. PATIL—I beg to move that the Mysore Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962, be passed.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The question is :

“That the Mysore Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962, be passed.”

*The motion was adopted.*

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The House now rises and will meet tomorrow at 1 p. m.

*The House adjourned at Six of the Clock till One of the Clock on Friday, the 7th December 1962.*